

CIDADES COMO ESPAÇOS DE OPORTUNIDADES PARA TODOS: CONSTRUINDO

2021

ESPAÇOS PÚBLICOS PARA PESSOAS

COM DEFICIÊNCIA,
crianças, E IDOSOS.

Catálogo na fonte fornecida pela

Biblioteca Felipe Herrera do

Banco Interamericano de Desenvolvimento

Cidades como espaços de oportunidades para todos: construindo espaços públicos para pessoas com deficiência, crianças e idosos / editora, Nora Libertun de Duren.

p. cm. — (Monografia do BID ; 859)

Inclui referências bibliográficas.

1. City planning-Social aspects-Latin America. 2. Public spaces-Barrier-free design-Latin America. 3. People with disabilities-Latin America. 4. Urban elderly-Latin America. 5. City children-Latin America. I. Libertun de Duren, Nora, editora. II. Banco Interamericano de Desenvolvimento. Divisão de Habitação e Desenvolvimento Urbano. III. Série. IDB-MG-859

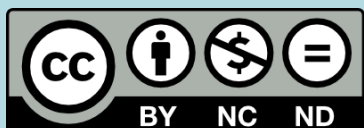
IDB-MG-859

Copyright © 2021 Banco Interamericano de Desenvolvimento. Esta obra está licenciada sob uma licença Creative Commons IGO 3.0 Atribuição-NãoComercial-SemDerivações (CC BY-NC-ND 3.0 IGO) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) e pode ser reproduzida com atribuição ao BID e para qualquer finalidade não comercial. Nenhum trabalho derivado é permitido.

Qualquer controvérsia relativa à utilização de obras do BID que não possa ser resolvida amigavelmente será submetida à arbitragem em conformidade com as regras da UNCITRAL. O uso do nome do BID para qualquer outra finalidade que não a atribuição, bem como a utilização do logotipo do BID serão objetos de um contrato por escrito de licença separado entre o BID e o usuário e não está autorizado como parte desta licença CC-IGO.

Note-se que o link fornecido acima inclui termos e condições adicionais da licença.

As opiniões expressas nesta publicação são de responsabilidade dos autores e não refletem necessariamente a posição do Banco Interamericano de Desenvolvimento, de sua Diretoria Executiva, ou dos países que eles representam.





SUMÁRIO

Não há necessidade de justificar a construção de cidades para beneficiar todos os seus usuários. A construção de cidades considerando apenas as necessidades de uma fração de seus residentes urbanos é aquilo que precisa ser justificado. E, no entanto, nós nos habituamos com cidades nas quais os espaços públicos e os serviços urbanos são planejados, projetados e construídos ignorando as necessidades das pessoas com deficiência, das crianças pequenas e seus cuidadores e dos idosos, limitando, desse modo, seu acesso. Neste contexto, esta monografia visa promover práticas de planejamento urbano que podem contribuir efetivamente para permitir que pessoas com deficiência, crianças e idosos tenham acesso às oportunidades de trabalho, socialização e diversão que as cidades oferecem. Ou seja, formas e sistemas urbanos concebidos propositadamente para permitir às pessoas o acesso a parques, espaços públicos e sistemas de transporte, bem como para participarem ativamente na vida cívica, independentemente do seu nível de capacidade. Para tanto, esta monografia está organizada em duas partes. A primeira parte fornece um contexto para a evolução da conversa sobre pessoas com deficiência, especialmente da perspectiva das cidades da ALC. A segunda parte é um compêndio de estudos de caso em cidades que construíram espaços e sistemas de transporte que ajudam a remover as barreiras enfrentadas por pessoas com deficiência, idosos e crianças pequenas nas cidades.

Códigos do JEL: J16, O18, J12, J14, J15, J17, J24, J70, N7, N35, N36, R42, O35.

Palabras chave: Mulheres, Crianças, Desenvolvimento Urbano, Inclusão Social, Planejamento Urbano, Gênero, Acesso à Tecnologia, Transporte Público, Transporte Urbano, Pessoas com Deficiências, Jovens e Crianças, Idosos, Parques Urbanos, Cidade Inclusiva, Espaços Públicos, Crianças com Deficiências, Mulheres Urbanas, Desenho Urbano, Desenho Universal, Cidades.

Autores:

LIBERTUN DE DUREN, NORA

SALAZAR, JUAN PABLO

DURYEA, SUZANNE

MASTELLARO, CATARINA

FREEMAN, LANCE

PEDRAZA, LAURAMARIA

RODRIGUEZ PORCEL, MANUEL

SANDOVAL, DIANA

AGUERRE, JOSE AGUSTIN

ANGIUS, CAROLYN

ARIZA, MARIA CAMILA

ARTIEDA, LUIS

BONILLA, JUAN PABLO

CABROL, MARCELO

GUERRA, VANESSA

LA FORGE, GORDON

CHACÓN MARTÍNEZ, KATHERINE

MITCHELL, ANN

PINEDA, VICTOR


PINZON-CAICEDO, MARIANA

POITIER, FEDERICO

Editora: **LIBERTUN DE DUREN**, NORA

Desenho Gráfico: MON ZAMORA DESIGN LAB





***As pessoas,
independentemente da
identidade, têm igual
acesso aos serviços e
espaços públicos e aos
benefícios econômicos,
sociais e culturais de
viver nas cidades?***





AGRADECIMENTOS

Este estudo faz parte da iniciativa institucional prioritária do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) intitulada “Cidades Inclusivas”, dirigida por Nora Libertun de Duren. Essa iniciativa é liderada pela Divisão de Habitação e Desenvolvimento Urbano (HDU) do BID com o apoio do Setor de Conhecimento, Inovação e Comunicação (CIC). Este livro não teria sido possível sem o apoio e as contribuições generosas de municípios, empresas privadas, instituições públicas, organizações da sociedade civil e cidadãos que estiveram envolvidos em sua formulação. Agradecemos também a todos que participaram do processo de realização desta publicação. Gostaríamos de agradecer especialmente a Suzanne Duryea e Juan Pablo Salazar por seu suporte técnico e os comentários construtivos para este livro. Um agradecimento especial também a Juan Pablo Bonilla, Tatiana Gallego Lizon, Maria Caridad Araujo, Lorena Rodríguez Bu e Luis Manuel Espinosa por apoiarem esta iniciativa.



11 → Autores



INTRODUÇÃO

18 → Cidades como Espaços de Oportunidades para Todos: Construindo Espaços Públicos para Pessoas com Deficiência, Crianças e Idosos

36 → A Deficiência Não É uma Raridade; É uma Cor Básica na Paleta da Diversidade Humana

32 → Cidades Inclusivas: Espaços Urbanos para a Vida

38 → O Futuro de Nossas Cidades ao Alcance De Todos



TEORIA

44 → Um Marco Histórico para Pensar sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência

70 → Cidades Inclusivas e Acessíveis

64 → Por que as pessoas com deficiência precisam se adaptar aos ambientes em vez de os ambientes se adaptarem às pessoas com deficiência?

106 → Identidades Plurais e Espaço Público.



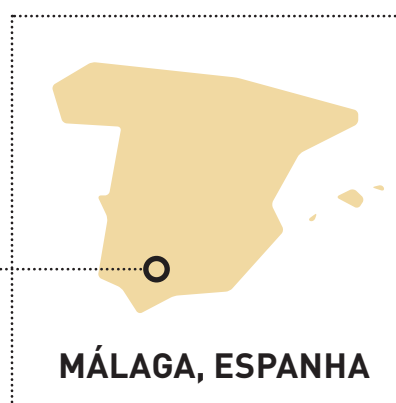
ESTUDOS DE CASO

124 → **Construindo uma Cidade Inclusiva Através do Brincar: Espaços Públicos Inclusivos e Parques Recreativos.**



154 → **Prefeitura Adota o Desenvolvimento na Primeira Infância: Alcançando uma População Carente.**

176 → **Creando Espaços para Adultos com Mobilidade Limitada: Governança Participativa, Social Inclusão Social e Planejamento Público.**



194 → **Programa de Centros de Dia.**

208 → O Papel do Tandana e do Parque de Guápulo na Transformação de Quito para uma Cidade Mais Inclusiva.

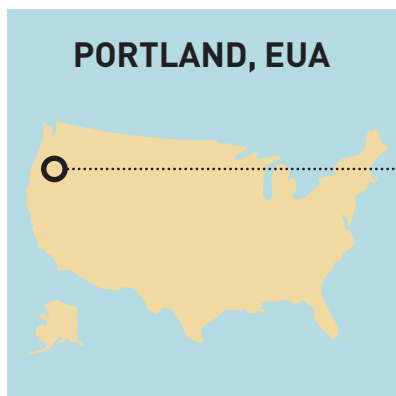


236 → Tecnologias e Aplicativos Móveis que Promovem a Inclusão.

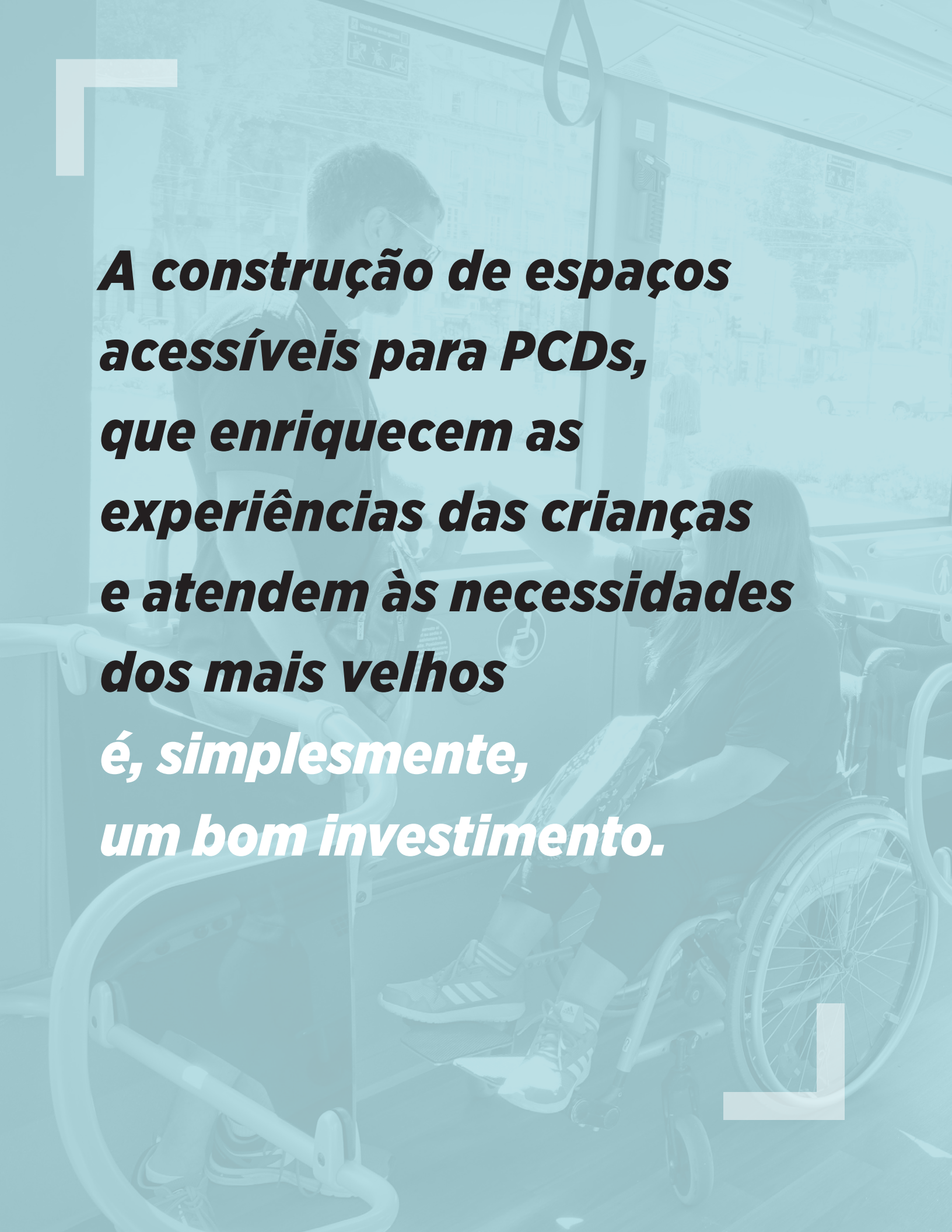


248 → Acesso ao transporte.

274 → O Cidadão como Motor de Acessibilidade e Inclusão: Sistema de Transporte Público de La Paz.



**290 → Uma paisagem urbana acessível:
O Corredor de Transporte de Portland.**

A photograph of a person in a wheelchair on a bus, with a driver visible in the background. The image is overlaid with a light blue tint. The text is centered and reads:

***A construção de espaços
acessíveis para PCDs,
que enriquecem as
experiências das crianças
e atendem às necessidades
dos mais velhos
é, simplesmente,
um bom investimento.***

AGUERRE, JOSÉ AGUSTÍN

José Agustín é o Gerente do Setor de Infraestrutura e Energia do BID. Antes de sua nomeação atual, atuou como gerente do Departamento Nacional do Haiti, como gerente interino do Setor de Infraestrutura e Meio Ambiente e chefe da Divisão de Transporte. Antes de sua nomeação no BID, trabalhou nos setores público e privado em seu país natal, onde foi presidente da Administração Nacional de Portos, subsecretário de estado no Ministério de Transportes e Obras Públicas, diretor da Agência Nacional de Estradas e presidente do Instituto de Planejamento de Transporte e Infraestrutura. Aguerre é formado em engenharia civil pela Universidad de la República do Uruguai e tem mestrado em gestão de construção, com louvor, pela Universidade of Reading, Inglaterra.

ANGIUS, CAROLYN

Carolyn é uma planejadora urbana e projetista que mora em Los Angeles, Califórnia. Carolyn ingressou recentemente na Kounkuey Design Initiative (KDI), onde seu trabalho se concentra no planejamento participativo e em projetos de concepção. Antes de ingressar na KDI, Carolyn pesquisou e escreveu estudos de caso sobre planejamento e desenho urbano com inclusão sexual em Mumbai, Cidade do México, Nagareyama (Japão), Viena e Cidade do Cabo, como Bolsista Itinerante Druker da Harvard Graduate School of Design, em 2019. Antes disso, trabalhou como planejadora associada no Escritório de Planejamento e Pesquisa da Califórnia. Carolyn é bacharel em artes pelo Scripps College e mestre em planejamento urbano pela Harvard Graduate School of Design.

ARIZA, MARIA CAMILA

María Camila trabalha no BID há 10 anos. Entre 2014 e 2019, trabalhou na Divisão de Habitação e Desenvolvimento Urbano, em que atuou na equipe de gestão da Rede de Cidades e do Programa de Cidades Emergentes e Sustentáveis. Anteriormente, trabalhou para a Organização dos Estados Americanos e para o Departamento de Planejamento Nacional da Colômbia. María Camila é formada em economia pela Universidade dos Andes, mestre em gestão sustentável pela American University Business School e mestre em igualdade e equidade no desenvolvimento pela Universidade of Vic – Universidade Central da Catalunha.

ARTIEDA, LUIS

Luis lidera os esforços de ativismo no World Enabled, impactando as declarações de resultados de importantes Fóruns Internacionais, como o Fórum Urbano Mundial 9 e o Fórum de Ministros de Desenvolvimento Urbano da América Latina. Seus esforços ajudaram diretamente no desenvolvimento da Campanha Mundial do Cities For All. Antes de ingressar na World Enabled, Luis trabalhou para o BID na Cidade do Panamá como bolsista de monitoramento e avaliação do programa. Sua experiência também inclui o trabalho na HRL Labs como pesquisador estratégico. Luis formou-se na Luskin School of Public Affairs na Universidade da Califórnia em Los Angeles (UCLA), com mestrado em Planejamento Regional Urbano e especialização em Desenvolvimento Econômico Comunitário. Também possui mestrado em estudos latino-americanos e um bacharelado em Ciência Política e Relações Internacionais também pela UCLA.

BONILLA, JUAN PABLO

Juan Pablo é o gerente do Setor de Mudança Climática e do Setor de Desenvolvimento Sustentável (SDS) do BID. Anteriormente, foi Chefe de Gabinete do Vice-Presidente Executivo do Banco Interamericano de Desenvolvimento. Antes de ingressar no BID, o Dr. Bonilla foi membro do Conselho Executivo do MDL das Nações Unidas. Na Colômbia, o Dra. Bonilla atuou como assessor principal do Vice-Presidente do país, como Vice-Ministro do Meio Ambiente e Ministro em exercício do Meio Ambiente, Habitação e Desenvolvimento Territorial. O Dr. Bonilla obteve bacharelado em Engenharia Civil pela Universidad Javeriana em Bogotá, Colômbia e, posteriormente, mestrado em Engenharia de Gestão e Engenharia de Sistemas e doutorado em Gestão Ambiental e de Energia pela Universidade George Washington.

CABROL, MARCELO

Marcelo é o Gerente do Setor Social do BID. Sob sua direção, o setor apoia os países da região na formulação de soluções de políticas públicas para reduzir a pobreza e melhorar a oferta de educação, trabalho, proteção social e serviços de saúde. Tudo sob a premissa de uma região mais produtiva, com igualdade de oportunidades para homens e mulheres e maior inclusão dos grupos mais vulneráveis. Antes de sua indicação, ele atuou como Gerente de Relações Externas (EXR) do BID, foi Chefe da Divisão de Educação do BID e assessor principal do Vice-Presidente Executivo do BID. Cabrol formou-se em economia e ciências políticas pela Universidad del Salvador, em Buenos Aires, e fez mestrado em políticas públicas na Universidade de Georgetown. Ele completou seus estudos de doutorado em governo e políticas públicas (ABD) em Georgetown.

DURYEY, SUZANNE

Suzanne é Economista Principal da Divisão de Gênero e Diversidade (DGI) do BID e coordena a agenda estratégica do BID na inclusão de pessoas com deficiência na região, desenvolvendo uma carteira operacional que reflete bases analíticas sólidas. Representou o BID em fóruns internacionais e publicou em várias revistas especializadas. As publicações incluem o Journal of Economics, Race and Policy, o American Economic Journal e o Prevention Science. Seu trabalho foi descrito no The Economist, no El País e no The Washington Post. Possui doutorado em Economia pela Universidade de Michigan e é membro do Comitê Executivo da Associação Latino-Americana e Caribenha de Economia (LACEA).

FREEMAN, LANCE

Lance é professor do Programa de Planejamento Urbano e Diretor do programa de doutorado em Planejamento Urbano da Universidade de Columbia, na cidade de Nova Iorque. É editor da revista City & Community. Sua pesquisa se concentra em moradias populares, gentrificação, estratificação étnica e racial nos mercados de habitação e a relação entre o ambiente construído e o bem-estar. Publicou vários artigos em revistas especializadas sobre questões relacionadas a mudanças no bairro, pobreza urbana, política habitacional, expansão urbana, a relação entre o ambiente construído e saúde pública, e segregação residencial. É autor dos livros There Goes the Hood: Views of Gentrification from the Ground Up, pela Temple University Press, e A Heaven and a Hell: The Ghetto in Black America, pela Columbia University Press. Possui mestrado e doutorado em Planejamento Municipal e Regional pela Universidade da Carolina do Norte em Chapel Hill.

GUERRA, VANESSA

Vanessa é pesquisadora em estudos urbanos na Faculdade de Arquitetura e Estudos Urbanos da Virginia Tech. Possui experiência em consultoria no BID e no Banco Mundial e é membro do Conselho da Associação de Estudos Regionais (RSA). Também possui experiência em informalidade urbana, justiça espacial, infraestrutura sustentável, cidades resilientes, co-produção em áreas urbanas, design thinking e urbanismo cognitivo. Apresentou seu trabalho em conferências nos Estados Unidos, Reino Unido e América do Sul, incluindo um evento do TEDx em Quito, Equador. Vanessa obteve doutorado em Projeto e Planejamento Ambiental na Virginia Tech, nos EUA, mestrado em Planejamento Urbano na Universidade de Melbourne, na Austrália, e bacharelado em Arquitetura na Universidade USFQ, em Quito, Equador.

LA FORGE, GORDON

Gordon é redator e analista de assuntos globais mais recentemente na Predata, uma empresa de análise preditiva especializada em risco geopolítico. Anteriormente, trabalhou na Missão da ONU para a OTAN e realizou pesquisas no Brasil, em Gana, na República Tcheca e na Indonésia, onde foi bolsista da Fulbright e foi jornalista, fazendo cobertura sobre política e corrupção. Possui mestrado pela Escola Woodrow Wilson de Assuntos Públicos e Internacionais, de Princeton, e bacharelado em literatura pela Universidade do Colorado em Boulder.

LIBERTUN DE DUREN, NORA

Nora é especialista sênior no setor de Desenvolvimento Urbano e Habitação do BID. Anteriormente, foi Diretora de Planejamento Urbano da cidade de Nova Iorque e lecionou na Universidade de Columbia, no MIT e na Universidade de Harvard. O trabalho analítico de Nora se concentra em sustentabilidade urbana, políticas habitacionais e espaço público nas cidades latino-americanas. Seus artigos foram publicados em inúmeras revistas acadêmicas e ela foi editora do MIT Journal of Planning e co-autora do livro *Cities & Sovereignty*. Nora é doutora em Planejamento Urbano pelo MIT, mestre em Desenho Urbano pela Universidade de Harvard e mestre em Arquitetura pela Universidade de Buenos Aires.

CHACÓN MARTÍNEZ, KATHERINE

Katherine orienta diferentes partes interessadas em termos de desenho universal para ambientes construídos. Colaborou com o desenvolvimento de políticas urbanas regionais, como a Agenda Urbana Boliviana, junto a agências multilaterais como Banco Mundial, ONU HABITAT, BID e governos locais. Fez parte da equipe técnica que desenvolveu a “Metodologia Equatoriana para o Desenvolvimento de Planos de Acessibilidade Universal”, que foi premiada com o Prêmio Projeto Zero (Design for All Foundation), e coordenou o capítulo de Transporte Inclusivo do “Plano Nacional de Mobilidade Urbana do Equador”. Possui mestrado em Planejamento Urbano e Territorial com Especialização em Estudos Urbanos pela Universidade Politécnica de Madrid (UPM) e, atualmente, é doutoranda em Regeneração Urbana e Sustentabilidade, também pela (UPM).

MASTELLARO, CATARINA

Catarina trabalhou para o BID como consultora em igualdade sexual em operações de habitação e desenvolvimento urbano, bem como para diferentes organizações das Nações Unidas sediadas no Quênia e na Suíça, apoiando a implementação de saneamento com perspectiva de gênero e projetos de melhoria de favelas nos países da África Oriental e Ocidental. No Brasil, atuou como assessora de cooperação internacional do Governo do Estado de São Paulo. Catarina possui mestrado em Estudos de Desenvolvimento pelo Instituto de Pós-Graduação, na Suíça, e bacharelado em Relações Internacionais pela Universidade de São Paulo, Brasil.

MITCHELL, ANN

Ann é professora de Desenvolvimento Social no Departamento de Economia da Universidad Católica Argentina, em Buenos Aires. Sua investigação enfoca diversos temas sociais, que incluem concentração territorial da pobreza e a exclusão social, medição multidimensional da pobreza, educação, avaliação de impacto e sociedade civil. Projetos de pesquisa recentes incluem avaliações de impacto do programa de habitação de emergência da TECHO-Argentina, pesquisa qualitativa sobre o abandono escolar de jovens em assentamentos informais e um estudo sobre organizações da sociedade civil em assentamentos informais da cidade de Buenos Aires. Publicou vários capítulos de livros e artigos em revistas especializadas, trabalhou como consultora do Banco Mundial e da Organização Internacional para as Migrações e também participou ativamente de organizações da sociedade civil, trabalhando com o Banco de Alimentos de Buenos Aires desde sua criação em 2001 e atuando como vice-presidente da organização durante 2014 a 2017. É doutora em Economia pela Universidade de Maryland.

PEDRAZA, LAURAMARIA

Lauramaría trabalha na Divisão de Transporte do BID, ajudando a estruturar as diretrizes estratégicas para a execução e a investigação de projetos de transporte. Também trabalha para promover o diálogo e a ação na América Latina e no Caribe para a prestação de serviços de transporte mais inclusivos e seguros na região. Anteriormente, Lauramaría trabalhou com o Departamento de Planejamento Urbano em Austin, Texas, no desenvolvimento de planos diretores de mobilidade, e como pesquisadora na Universidade dos Andes, no desenvolvimento de transporte, planejamento e desenho urbanos. Lauramaría possui graduação e mestrado em arquitetura pela Universidade dos Andes e mestrado em planejamento urbano pela Universidade do Texas em Austin.

PINEDA, VICTOR

Victor é empreendedor de impacto social em série, especialista em direitos humanos mundialmente reconhecido e acadêmico líder em cidades inteligentes inclusivas e acessíveis. É presidente e fundador da Fundação Pineda/World ENABLED. Victor apoiou a elaboração de estruturas regulatórias locais e nacionais, como a Estratégia de Deficiência de Dubai, e ajudou a negociar acordos internacionais, que incluem a Nova Agenda Urbana da ONU Habitat e a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Dirige o Laboratório de Cidades Inclusivas na UC Berkeley, fundou a Rede Global para o Desenvolvimento Urbano Acessível e Inclusivo para Deficientes e o Grupo Constituinte de Parceiros GAP-PWD e co-fundou a iniciativa Smart Cities for All. É doutor em Planejamento Urbano pela UCLA, mestre em Planejamento Municipal e Regional e bacharel em Economia Política e em Administração de Empresas.

PINZON-CAICEDO, MARIANA

Mariana é Consultora Econômica da Divisão de Gênero e Diversidade (DGI) do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), especializada em temas relacionados à inclusão de pessoas com deficiência na América Latina e no Caribe. Ao longo de sua carreira, concentrou-se na inclusão social e econômica de populações vulneráveis em países de baixa e média renda na África, Ásia e América Latina. Antes de ingressar no BID, trabalhou no Banco Mundial com cargos tanto na sede, como em campo, nos quais esteve envolvida na concepção e medição do impacto de transferência de renda e programas de treinamento de habilidades adaptados a pessoas pobres. Anteriormente, foi membro do BID, na Colômbia, trabalhando principalmente em programas de transferência de renda e desenvolvimento da primeira infância, e da OIT, em Genebra, trabalhando na inclusão financeira de populações vulneráveis. Possui mestrado em Desenvolvimento pela London School of Economics e em Ciência Política.

POITIER, FEDERICO

Federico é diretor de Relações Externas e Parcerias e Assessor do Presidente da World Enabled. Sua experiência profissional e educacional inclui locais como sul da África, Europa, Ásia, América do Norte e Oriente Médio. Federico possui mestrado em Direitos Humanos e Democratização pelo Centro Interuniversitário Europeu (EIUC) para Direitos Humanos e Democratização e bacharelado em Antropologia Física e Química pela Universidade da Flórida Central.

RODRIGUEZ PORCEL, MANUEL

Manuel é especialista em transporte do BID. É especialista em concessões, gestão e financiamento de infraestrutura, planejamento de transporte urbano e logística. Atualmente, lidera a área transversal de sistemas inteligentes de transporte e diversidade e inclusão na Divisão de Transporte do BID. Manuel é formado em engenharia civil pelo Instituto Nacional de Ciências Aplicadas de Rennes, França, possui mestrado em gestão incluída de projetos, MBA Executivo em gestão de projetos multilaterais e várias especializações em financiamento de infraestrutura de transporte.

SALAZAR, JUAN PABLO

Juan Pablo, originalmente de Bogotá, Colômbia, é um ativista apaixonado pelo Movimento Paraolímpico e pelos Direitos das Pessoas com Deficiência. Atualmente é consultor de deficiência do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Foi presidente do Conselho Nacional de Deficiência em 2015, enquanto trabalhava como assessor do presidente da Colômbia para questões de deficiência, especialmente articulando a Política Pública Nacional de Deficiência. Antes deste trabalho, foi Diretor da Fundação Arcangeles. Foi presidente do Comitê Paraolímpico da Colômbia e atualmente é membro da Diretoria do Comitê Paraolímpico Internacional. É graduado em publicidade e participou de programas acadêmicos como liderança na Harvard Business School e no “Alto Gobierno” (nível superior do governo), na Universidade dos Andes.

SANDOVAL, DIANA

Diana apoia a Divisão de Transporte do BID nas áreas de mobilidade urbana, transporte e acessibilidade universal e espaço público. Possui experiência em desenvolvimento de planos de mobilidade, projetos de sinalização e de acessibilidade para espaços públicos e sistemas de transporte, entre outras áreas. É arquiteta urbana com mestrado em projetos e espaço público, pela Universidade Pompeu Fabra, e pós-graduação em planejamento urbano, meio ambiente e desenvolvimento sustentável, pela University College London.



**CIUDADES COMO ESPAÇOS DE
OPORTUNIDADES PARA TODOS: CONSTRUINDO**

ESPAÇOS PÚBLICOS

PARA PESSOAS

**COM DEFICIÊNCIA,
crianças, E IDOSOS.**

| Nora Libertun de Duren



Não há necessidade de justificar a construção de cidades para beneficiar todos os seus usuários. A construção de cidades considerando apenas as necessidades de uma fração de seus residentes urbanos é aquilo que precisa ser justificado.

E, no entanto, nós nos habituamos com cidades — espaços públicos e os serviços urbanos — planejadas, projetadas e construídas que ignoram as necessidades das Pessoas Com Deficiência (PCDs), das crianças pequenas e seus cuidadores e dos idosos e, desse modo, limitam seu acesso. É difícil mensurar de forma definitiva quantas pessoas estão sendo deixadas de fora dos espaços urbanos, principalmente considerando a falta de meios adequados para medir as mudanças nas necessidades da população. Além disso, os censos de PCDs são escassos e as definições diferem entre os países, muitas vezes alterando-se ao longo do tempo (Bickenbach, Posarac, Cieza, et al., 2015).¹

1. Por exemplo, em muitos países, 20 anos atrás, as condições de saúde mental, exceto em casos de transtornos mentais graves, não seriam reconhecidas pelos regulamentos relevantes como motivo para serem avaliadas como deficiências. Da mesma forma, distúrbios musculoesqueléticos, inclusive dores lombares, simplesmente não eram consideradas como deficiências, mas incidentes normais do envelhecimento. Hoje em dia, tanto as condições de saúde mental, como os distúrbios musculoesqueléticos são comumente reconhecidos como as principais causas de deficiência na idade produtiva. Contudo, as leis de seguridade social em muitos países ainda limitam a definição de deficiência às condições físicas e sensoriais (Bickenbach et al., 2015).



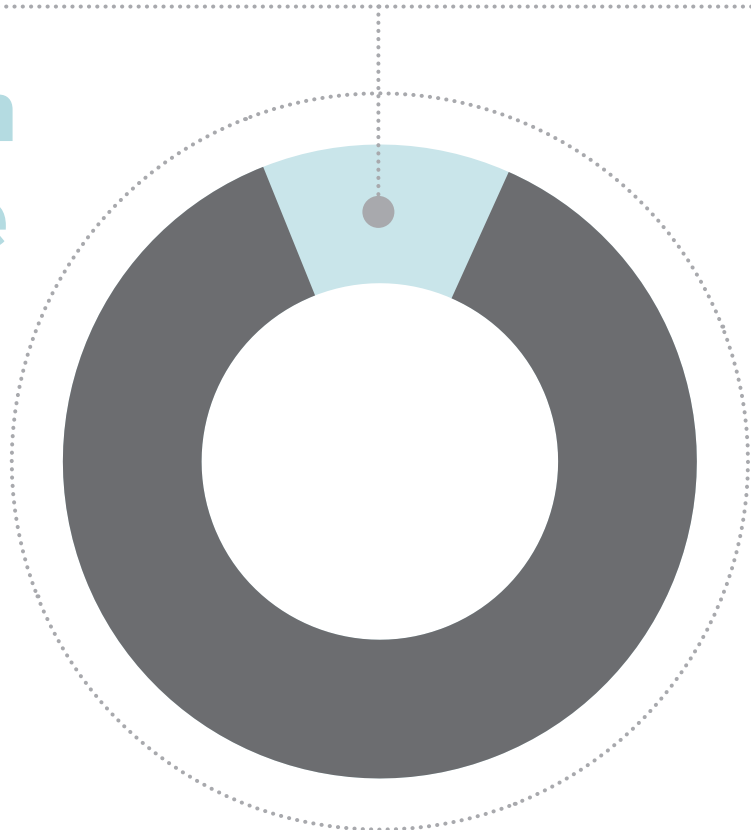
Atualmente, estima-se que as PCDs representem aproximadamente 13% dos 654 milhões de residentes da América Latina e Caribe.

Duryea, Salamanca e Caicedo, 2019

Também estima-se que 25 por cento dos residentes da ALC têm menos de 15 anos e que, em 2030, 12 por cento da população da ALC terá mais de 65 anos (UNDESA, 2019). Além disso, 60% das mulheres da ALC têm um filho com menos de 15 anos em sua casa e quase metade delas é composta de mães solteiras (Gallup, 2020). Embora nem todas essas categorias sejam exclusivas, é evidente que a acessibilidade e a inclusão nas cidades afetam uma proporção significativa da população.

Ainda assim, em todas as nossas cidades encontramos espaços que apenas podem ser acessados ao subir escadas ou por caminhos estreitos, sistemas que apenas podem ser navegados pela leitura de instruções escritas, ou ônibus e metrô que não podem ser acessados com cadeira de rodas ou um carrinho e atendem principalmente a passageiros. Como essas práticas urbanas são onipresentes, elas definem nossas expectativas sobre quais necessidades podem e não podem ser acomodadas em espaços e sistemas públicos.

PCDs representam aproximadamente 13 por cento dos 654 milhões de residentes da América Latina e do Caribe.





E, portanto, a defesa de cidades que funcionem para todos — ou seja, cidades construídas de modo a permitir o acesso físico a espaços e serviços públicos para todas as pessoas — muitas vezes enfrenta resistência, sendo considerada como algo irreal e que requer justificativa. Sob argumentos de redução de custos ou requisitos de construção impraticáveis, as cidades desconsideram os compromissos legais existentes para apoio ao acesso universal. A [Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência](#) é um documento vinculante ratificado pela maioria dos países da ALC. Além disso, a [Estrutura de Cidades Amigas dos Idosos da Organização Mundial da Saúde](#), os [Objetivos de Desenvolvimento Sustentável](#), a [Nova Agenda Urbana](#) e a [Estrutura de Sendai para Redução de Riscos de Desastres](#) referem-se, todos eles, a não deixar ninguém para trás. Paralelamente, a [Estrutura do Setor de Habitação e Desenvolvimento Urbano](#) e o [Plano de Ação para Diversidade](#) do Banco Interamericano de Desenvolvimento exigem sistemas urbanos e espaços públicos mais inclusivos. Esse pano de fundo normativo fornece um forte mandato para que as cidades moldem um futuro urbano mais inclusivo e acessível para todos.

É importante ressaltar que a construção de espaços acessíveis para PCDs, que enriquecem as experiências das crianças e atendem às necessidades dos mais velhos é, simplesmente, um bom investimento.

Talvez as visões atuais que limitam a acessibilidade sejam resquícios da lógica estritamente utilitária que norteou os planos urbanos das cidades industriais do século passado. Cidades planejadas com o intuito de viabilizar fábricas para produção em massa, em busca de eficiência na movimentação de trabalhadores e mercadorias (Hall, 2014), estão claramente obsoletas na atualidade, quando o acesso às tecnologias de informação e comunicação marca o ritmo da produção econômica. Ao permitir o acesso aos centros urbanos e ao transporte para mais pessoas, as cidades apenas aumentariam as oportunidades e a produtividade econômicas. Permitir que mais pessoas transitem pela cidade de forma independente também permite que elas — e seus cuidadores — participem do mercado de trabalho (Duryea et al., 2019). Estima-se que os custos associados à exclusão de PCDs da força de trabalho em países de baixa e média renda levam a perdas iguais a aproximadamente 7% do PIB nacional (ONU, 2016).

Todavia, podemos apenas especular acerca da magnitude dos benefícios de uma cidade inclusiva. Para começar, há uma escassez de dados sobre PCDs, crianças e idosos. Esses dados são necessários para capturar o grau em que as cidades são inclusivas com relação ao acesso e à utilização de espaços públicos, mobilidade e serviços urbanos, e para documentar os caminhos existentes para envolvimento com as instituições de governança local. Além disso, são necessários dados para avaliar os níveis reais de participação de PCDs na vida política. Não há dados abrangentes sobre os impactos das cidades inclusivas, visto que elas estão apenas começando a ser construídas. Por fim, outros impactos relacionados ao bem-estar de todos os residentes são igualmente significativos, embora mais difíceis de quantificar, tal como o valor de permitir mais interação social entre as gerações, promover cidades que ajudem a transcender estereótipos e nutrir empatia, e dos benefícios da interação para a saúde mental em espaços urbanos projetados para apelar a todos os nossos sentidos, que incluem sons, cheiros e texturas.

Neste contexto, esta monografia visa promover práticas de planejamento urbano que podem contribuir efetivamente para permitir que PCDs, crianças e idosos tenham acesso às oportunidades de trabalho, socialização e diversão que as cidades oferecem.

Ou seja, formas e sistemas urbanos concebidos propositadamente para permitir às pessoas o acesso a parques, espaços públicos e sistemas de transporte, bem como para participarem ativamente na vida cívica, independentemente do seu nível de capacidade. Para tanto, a monografia está organizada em duas partes. A primeira parte fornece um contexto para a evolução da conversa sobre PCDs, especialmente da perspectiva das cidades da ALC. A segunda parte é um compêndio de estudos de caso em cidades que construíram espaços e sistemas de transporte que ajudam a remover as barreiras enfrentadas por PCDs, idosos e crianças pequenas nas cidades.

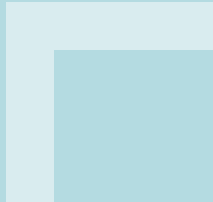
A primeira parte inclui quatro capítulos sobre PCDs e cidades a partir de uma variedade de pontos de vista: história, ferramentas de planejamento urbano, estruturas normativas e a abordagem das capacidades humanas. **No capítulo um,** Lance Freeman e Nora Libertun traçam a longa história da luta para que PCDs sejam aceitas e incluídas na sociedade em geral, o que é uma pré-condição para uma cidade inclusiva. **O capítulo examina as formas como as PCDs foram vistas e compreendidas nas Américas nos tempos modernos.** Ele retrata como nossa compreensão sobre a deficiência evoluiu, desde sua percepção como uma condição absoluta e categórica determinada no nível individual até a compreensão da deficiência como o resultado da relação entre um ser humano e o ambiente cultural, social e físico da pessoa. Nesse

sentido, ele postula que a concepção e a operação dos sistemas urbanos, a interação entre instituições e pessoas, e as disposições e a programação dos espaços públicos são ferramentas essenciais para permitir que todas as pessoas sejam participantes plenas em sua sociedade.

No capítulo dois, Juan Pablo Salazar baseia-se nessa abordagem e reflete sobre as principais ferramentas de planejamento urbano necessárias para projetar e implementar espaços urbanos verdadeiramente acessíveis e inclusivos: acomodações razoáveis e desenho universal. Uma acomodação razoável refere-se a um ajuste retroativo feito para um ambiente, de modo a permitir que uma pessoa com deficiência desfrute do mesmo acesso e participação que as outras. A abordagem do desenho universal implica o planejamento das necessidades de uma população diversa, desde as fases iniciais do projeto. Ambas as abordagens, bem como uma combinação delas, são necessárias para tornar as cidades inclusivas.

No capítulo três, Victor Pineda, Luis Artieda, Katherine Chacon e Federico Poitier analisam a estrutura normativa para tornar as cidades inclusivas para PCDs. Eles destacam que a acessibilidade é cada vez mais reconhecida como um direito humano fundamental, uma vez que é uma pré-condição para que idosos e PCDs vivam de forma independente e participem de modo pleno e igualitário na sociedade. Também observam que a inclusão da acessibilidade no processo de desenvolvimento urbano pode ser dividida em três elementos principais: ambientes físicos e sistemas de mobilidade, moradia adequada e infraestrutura digital e de informação. Além disso, eles exigem dados e métricas rigorosos acerca dos projetos no nível das cidades, a fim de garantir o progresso na agenda das cidades inclusivas.

A primeira parte termina com o capítulo quatro, de Ann Mitchell, que explora a complexa interação entre identidades individuais e espaços públicos. Após delinear a multidimensionalidade do conceito de identidade social, ela explora quais percepções adicionais podem ser obtidas a partir da abordagem sobre as capacidades humanas do economista e filósofo ganhador do Prêmio Nobel, Amartya Sen (Sen, 1992). Essa abordagem traz os conceitos-chave de liberdade e escolha, entre outros, para a análise de identidade. Assim, ao avaliar o nível de bem-estar humano, as métricas não devem se basear na quantidade de recursos, mas nas capacidades — ou seja, as liberdades reais que as pessoas têm de ser e fazer aquilo que valorizam. O capítulo conclui com uma reflexão sobre como o reconhecimento da pluralidade de afiliações individuais pode contribuir para promover a inclusão social nas cidades.



Os custos associados à exclusão de PCDs da força de trabalho em países de baixa e média renda levam a perdas iguais a aproximadamente 7% do PIB nacional.

A segunda parte apresenta nove estudos de caso, cada um retratando um projeto que com vistas a tornar uma cidade mais inclusiva. Os casos abrangem iniciativas de governos, organizações civis e entidades privadas; alguns deles estão mais focados na remoção de barreiras urbanas que afetam PCDs, enquanto outros visam à promoção de atividades que promovem a integração social. Os projetos incluem ações em espaços reais e virtuais; espaços para estadia e circulação; e cidades do Brasil, Bolívia, Colômbia, Equador, Israel, Estados Unidos e Espanha. É importante ressaltar que todos os casos apresentados são projetos reais (não planos, diretrizes ou expectativas) que foram implementados com sucesso.

Os primeiros três casos focam o papel que os parques infantis e as oportunidades para brincar em espaços públicos possuem, de modo a tornar as cidades inclusivas para crianças, idosos e PCDs. No estudo de caso de Campinas, Brasil, Catarina Mastellaro enfoca como parques infantis e equipamentos inclusivos permitem que crianças com e sem deficiência brinquem juntas. Os esforços de Campinas começaram como uma demanda de representantes da sociedade civil — especialmente mães de crianças com deficiência que não tinham acesso a equipamentos públicos nos quais seus filhos pudessem brincar — e, posteriormente, transformou-se em uma política municipal para promoção de uma cidade inclusiva e pacífica que atende a todos. As intervenções descritas são relevantes para outras cidades, uma vez que não são caras e podem ser facilmente replicadas, mesmo de forma fragmentada. Porém, para ter sucesso, esses projetos devem ser combinados com a promoção de uma cultura que favoreça o respeito e a interação entre pessoas de todas os níveis..

Gordon La Forge descreve o desenvolvimento de bairros de 15 minutos em Tel Aviv, Israel. Esses bairros se concentram nas necessidades de famílias com crianças pequenas, sendo que todos os pais devem estar a apenas 15 minutos a pé da maioria dos serviços dedicados a elas. Esse conceito também está alinhado a investimentos em calçadas, ruas, parques, transporte público e instalações com serviços que as famílias precisam para ajudar seus bebês e crianças a crescer. As autoridades municipais procuraram oferecer serviços ampliados para famílias mais necessitadas, que incluem residentes de baixa renda, requerentes de asilo, trabalhadores migrantes e a minoria árabe que vive na antiga cidade de Jaffa. O caso mostra os desafios de estabelecer vínculos com famílias em situações vulneráveis e a importância de alocar recursos extras para cheguem às crianças nas comunidades mais desfavorecidas.

No próximo estudo de caso, em Málaga, Espanha, Carolyn Angius explora os desafios e oportunidades de servir uma população idosa e algumas das abordagens que estão sendo utilizadas pela cidade para aumentar o acesso ao espaço público para idosos e pessoas com limitação na mobilidade física. Enquanto Málaga se esforça para atender às necessidades de uma crescente população idosa dentro das restrições fiscais, os departamentos municipais implementaram abordagens inovadoras para governança participativa e planejamento e desenho urbanos. Além de projetar moradias e parques que atendam às necessidades das pessoas com mobilidade limitada, Málaga implementou estruturas de governança participativa, como associações de idosos, que capacitam os residentes mais velhos e expandem o alcance dos serviços da cidade sem gastos públicos adicionais significativos.

No quarto caso, em Bogotá, na Colômbia, Maria Camila Ariza também mostra como as cidades podem prestar um melhor serviço aos idosos, ainda que enfocando atividades intergeracionais e produtivas. Ela retrata como uma rede de centros comunitários integrados para idosos oferece oportunidades de participação em eventos sociais e culturais e de acesso a serviços médicos e psicológicos básicos. Além disso, os centros são acessíveis por meio de ônibus dedicados e calçadas de desenho universal. Entre os programas dos centros estão atividades nas quais jovens e idosos compartilham conhecimento e apoio emocional. Além disso, os centros apoiam a cultura de vegetais como uma forma de conectar os idosos às culturas rurais originais, já que alguns deles se mudaram das áreas rurais. As hortas também são uma forma de lançar atividades empresariais, porquanto fornecem às pessoas os ingredientes básicos necessários para a produção de produtos comestíveis e cosméticos. Vale ressaltar que existe uma estrutura institucional em nível municipal que dá continuidade ao financiamento dos centros.

No quinto estudo de caso, Vanessa Guerra apresenta uma abordagem integral para a inclusão social em Quito, Equador. O estudo de caso explora como Tandana, uma iniciativa de uma organização sem fins lucrativos, integra os direitos da natureza, humanos e dos animais. O Tandana implementa práticas sustentáveis que incluem grupos vulneráveis em um espaço público urbano com todas as habilidades, composto por um restaurante vegano, um centro cultural, hortas urbanas e o parque do mirante de Guápulo. A receita gerada pelo restaurante permite que a iniciativa patrocine diversas atividades no parque, como bazares solidários, que incluem vendedores com deficiência cognitiva e aulas de práticas agroecológicas, entre outras. Este projeto destaca a importância de uma visão clara, uma organização comunitária forte, parcerias de longo prazo e um mecanismo financeiro que garanta a sustentabilidade de longo prazo.

No sexto estudo de caso, Mariana Pinzon e Suzanne Duryea exploram o papel que as novas tecnologias de informação e comunicação, como aplicativos que podem ser baixados para telefones celulares, podem desempenhar para tornar as cidades mais acessíveis para PCDs. Elas apontam que, embora as novas tecnologias possam capacitar as pessoas com deficiência por terem mais informações sobre acessibilidade em seu ambiente de vida, as informações por si só não são suficientes para garantir a ação coletiva e a capacidade de resposta dos prestadores de serviços. Desse modo, mudanças significativas só podem ser alcançadas combinando inovações tecnológicas com mudanças no ambiente urbano.

Os últimos quatro casos enfocam sistemas de transporte urbano acessíveis. Lauramaría Pedraza, Manuel Rodríguez Porcel e Diana Sandoval exploram sistemas de transporte acessíveis no Brasil e na Bolívia. No Brasil, eles enfocam sistemas de transporte nas cidades de Curitiba e Uberlândia. Curitiba está implementando sua visão para tornar todo o seu sistema de transporte totalmente acessível para PCDs até 2025, inclusive toda a sua frota de Transporte Rápido por Ônibus, calçadas e plataformas. O município também lançou campanhas de mídia social para promover atitudes inclusivas entre os residentes da cidade. Em Uberlândia, a inclusão foi obrigatória nos regulamentos municipais por mais de 30 anos. Em 2012, ela se tornou a primeira cidade do Brasil a ter uma frota de ônibus totalmente acessível. Desde então, Uberlândia continuou trabalhando para proporcionar acessibilidade em todos os níveis e, atualmente, é um dos destinos preferidos dos atletas que buscam instalações esportivas acessíveis para treinar para competições como os Jogos Paraolímpicos. No estudo de caso em La Paz e El Alto, Bolívia, os autores descrevem um sistema inovador de teleférico que fornece uma solução de transporte de massa adaptada à topografia única da área. O sistema foi construído seguindo parâmetros de desenho inclusivos e a equipe foi treinada para atender às necessidades de todos os usuários, especialmente PCDs e idosos. Uma frota de ônibus complementa o sistema de teleféricos e permite que os residentes com mobilidade reduzida ou em áreas com acessibilidade limitada sejam conectados ao sistema de transporte principal. De forma consistente, esses casos mostram que um sistema de transporte inclusivo aumenta o valor do sistema para toda a população e que um compromisso de longo prazo e uma forte estrutura regulatória são a espinha dorsal desses projetos.

No último estudo de caso, Lance Freeman apresenta o Corredor de Transporte de Portland nos Estados Unidos, que foi projetado para ser acessível ao maior número de pessoas possível. Ele enfatiza que um sistema de transporte integrado, ao contrário de um que oferece serviços de sistema de transporte especial, oferece melhores


serviços para pessoas com e sem deficiência. Ele ilustra que, de forma ponderada, com os mecanismos institucionais adequados em vigor (inclusive um processo de planejamento que rotineiramente inclui a entrada de pessoas com deficiência) e conhecimento técnico, como aquele englobado pelos princípios do desenho universal, a paisagem urbana pode ser desenvolvida em de uma forma inclusiva e acolhedora para todos. Como o Corredor foi projetado como o ponto focal da área metropolitana de Portland, tanto de forma literal, quanto figurativa, ele sinaliza que a acessibilidade para todos é importante. Ele fornece para cada usuário uma experiência em primeira mão de uma paisagem verdadeiramente acessível e uma apreciação de como o ambiente construído pode ser projetado para ser inclusivo, de uma forma bonita e discreta.

A soma desses ensaios e estudos de caso mostra que muitas cidades estão fazendo progressos importantes, porém ainda há muito mais a fazer para torná-las verdadeiramente inclusivas, agora e no futuro, planejando as mudanças demográficas que já estão causando impacto em cidades da América Latina e o Caribe. O planejamento e o desenho urbanos devem e podem remover os obstáculos ambientais e, assim, aumentar a independência de movimento e a fruição dos espaços para a maioria das pessoas. Em última análise, as cidades precisam ser construídas de modo a aumentar a liberdade e as capacidades dos indivíduos, tornando as oportunidades disponíveis para eles.




REFERÊNCIAS

- Albertos, C; Martin, C & Urban, A (2019) Diversity Action Plan. Washington, DC: Banco Interamericano de Desenvolvimento.
- Bickenbach, J., A. Posarac, A. Cieza & N. Kostanjsek. 2015. Assessing Disability in Working Age Population. Washington, DC: Banco Mundial & Genebra: OMS.
- Duryea, S., J.P. Salamanca e M. Caicedo. 2019. We The People: Inclusion of People with Disabilities in Latin America and the Caribbean. Washington, DC: Banco Interamericano de Desenvolvimento.
- Gallup. 2020. World Poll 2014–2020. Women’s Family Status by Region. How Many Worldwide Women Are Single Moms? Washington, DC: Gallup. Disponível em: <https://news.gallup.com/poll/286433/women-worldwide-single-moms.aspx>.
- Hall, P. 2014. Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design Since 1880. Hoboken, Nova Jersey: Wiley-Blackwell.
- Libertun de Duren, N; Gallego-Lizon, T; Avila, D,... (2020) Housing and Urban Development Sector Framework Document. Washington, DC: Banco Interamericano de Desenvolvimento.
- Sen, A. K. 1992. Inequality Reexamined. Oxford: Clarendon Press.
- UNDESA. 2019. World Population Prospects: The 2019 Revision. Nova Iorque: Nações Unidas, Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais, Divisão de População.
- ONU. 2016. Good Practices of Accessible Urban Development. Nova Iorque: Nações Unidas. Disponível em: https://www.un.org/disabilities/documents/desa/good_practices_in_accessible_urban_development_october2016.pdf



***O desenho urbano pode
remover os obstáculos
ambientais e, assim,
aumentar a independência
de movimento e a fruição
dos espaços para a maioria
das pessoas.***







CIDADES INCLUSIVAS: ESPAÇOS URBANOS PARA A VIDA

Juan Pablo Bonilla

A Região da América Latina e Caribe (ALC) é uma das mais urbanizadas do mundo. As cidades são um importante motor de inovação, produtividade e crescimento econômico. As cidades também podem contribuir significativamente para a melhoria dos padrões de vida e a mobilidade social ascendente.

Nas cidades, as interações sociais podem levar a transformações sociais.

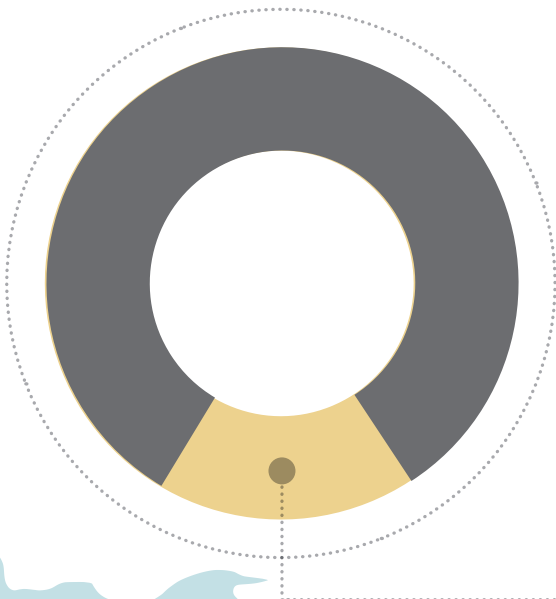
As cidades são um ponto de encontro que facilita a formação de movimentos sociais que buscam garantir direitos aos mais vulneráveis. Além disso, o desenho urbano afeta a forma como vivenciamos a cidade e impacta diretamente em nossa qualidade de vida.

No entanto, os benefícios da urbanização não são igualmente distribuídos. As cidades da ALC apresentam altos níveis de exclusão sócio-espacial, enquanto os espaços urbanos não são projetados para acomodar as diversas necessidades de toda a população.

Os menores representam uma grande parcela dos pobres urbanos. Existem até 40 milhões de crianças de rua na ALC, das quais 7 milhões são consideradas sem-teto. A ALC é a região que mais envelhece no mundo, trazendo novos desafios relacionados ao crescimento do número de pessoas com dependência funcional, que pode ultrapassar 27 milhões até 2050. Aproximadamente 13 por cento da população da região possuem algum tipo de deficiência.

Apesar desses números, PCDs, crianças e idosos ainda não são considerados no projeto de sistemas e espaços urbanos. Desse modo, cerca de 20 por cento da população urbana enfrenta barreiras para sua inclusão efetiva em espaços e sistemas urbanos (Pineda, Artieda, Chacon, et al, 2020). Essas barreiras podem ser físicas, limitando o modo como uma pessoa se desloca de um lugar para outro na cidade; econômicas, limitando o acesso a oportunidades de emprego; e sociais, limitando a interação e a participação em espaços públicos.

Este estudo visa chamar a atenção para a importância do desenvolvimento de espaços e sistemas urbanos públicos que considerem as necessidades de todos os residentes urbanos ao longo do seu ciclo de vida, com especial enfoque nas necessidades de crianças, idosos e pessoas com deficiência física e visual.



Existem até 40 milhões de crianças de rua na ALC, das quais 7 milhões são consideradas sem-teto.

Para combater a exclusão social em nossas cidades, precisamos elaborar políticas e soluções que atendam às necessidades de todos os moradores urbanos.

Para isso, precisamos entender como a vulnerabilidade social se cruza com a identidade. Também precisamos entender que todo cidadão tem direito de usufruir dos espaços públicos e de ter acesso aos serviços urbanos básicos - como água, luz e saneamento - e aos serviços sociais básicos - como educação e saúde -, independentemente da idade ou das limitações físicas.

As cidades são espaços geográficos nos quais cruzam-se a prestação de todos os tipos de serviços públicos. Assim, este estudo é multi-setorial por natureza. Ele destaca estudos de caso que variam desde iniciativas de transporte urbano inclusivo e exemplos de uso de tecnologia para inclusão social até projetos de planejamento urbano que projetam espaços urbanos para integração de crianças com deficiência.

Ele também mostra as lições aprendidas em uma ampla gama de cidades de todo o mundo — Tel Aviv, no Oriente Médio; Seattle na América do Norte; Málaga na Europa; e Bogotá, Curitiba, Uberlândia, La Paz e Quito na América Latina – que têm defendido a inclusão de crianças, idosos e pessoas com diferentes deficiências em seus projetos urbanos, aumentando o acesso aos espaços urbanos.

As cidades precisam ser acessíveis e agradáveis para todos. Esperamos que este estudo forneça aos líderes municipais, formuladores de políticas e planejadores urbanos ferramentas práticas para tornar as cidades da ALC mais inclusivas.



**A DEFICIÊNCIA NÃO É UMA RARIDADE;
É UMA COR BÁSICA NA PALETA DA
DIVERSIDADE HUMANA.**







A DEFICIÊNCIA NÃO É UMA RARIDADE; É UMA COR BÁSICA NA PALETA DA DIVERSIDADE HUMANA.

■ Marcelo Cabrol

Deixe-me começar com um número: calcula-se que 13% da população da América Latina e do Caribe possuem alguma forma de deficiência. Esses 13 por cento são muita gente: mais de 80 milhões de pessoas. Se fossem um país, haveria mais gente do que na Colômbia, no Peru ou na Argentina. Estamos em uma era em que se fala continuamente em “desenho centrado nas pessoas”. E aqui surge uma grande questão:

Podemos realmente fazer desenhos centrado nas pessoas sem incluir uma parte tão grande da população?

Uma cidade é para todos os seus habitantes. Não deve haver pessoas que não possam desfrutar da mesma forma que todas as outras. Uma cidade somos todos nós e, sob esse princípio, devemos conceber nossos projetos, seja qual for a cidade, o país ou o setor. Acessibilidade não é um “favor”, mas um direito, e devemos tratá-la como tal.

A Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência nos fornece uma estrutura de governo para começar a trabalhar e, acima de tudo, nos dá uma mudança de mentalidade. Até agora, ter uma incapacidade física, sensorial ou mental era equivalente a uma deficiência. A Convenção muda essa visão. O que cria uma deficiência não é a incapacidade, mas as barreiras que cercam as pessoas com essas incapacidades. Isso situa a deficiência fora das pessoas e a coloca nas barreiras que as impedem de levar uma vida normal.

Cabe agora à sociedade em geral e aos governos remover essas barreiras.

Tradicionalmente, pensamos apenas em barreiras físicas, porém existem muitas mais. “Estereótipos”, “preconceito” e “discriminação” são termos repetidos com muita frequência pelos afetados. Devemos investir na derrubada de barreiras, de todo tipo: barreiras atitudinais, de comunicação, físicas, políticas, programáticas, sociais e de transporte, entre muitas outras.

Isso significa que devemos trabalhar de uma forma diferente. Precisamos trazer todos esses pontos de vista para a concepção de nossos projetos. Isso também muda a forma como medimos a qualidade. Um projeto não pode ser aceitável se não incorporar todos esses ângulos. Para isso, precisamos de equipes diversificadas, que incluem especialistas e usuários, com a experiência necessária e um ponto de vista diferente do tradicional.

Ao trabalhar com a deficiência, podemos enfrentar o maior desafio da região: a desigualdade

Mesmo depois de anos de aumento dos gastos sociais, ainda somos a região mais desigual do planeta. A desigualdade e a deficiência compartilham uma característica comum: machucam as mesmas pessoas.

Mais mulheres do que homens vivem com deficiência. Sua expectativa de vida mais longa possui um efeito direto. As mulheres também são o grupo com os salários mais baixos e, portanto, as pensões mais baixas. Os povos indígenas também apresentam maior incidência de deficiência, assim como as pessoas com baixa renda.

É um círculo vicioso no qual as pessoas pobres correm mais risco de invalidez e as PCDs têm mais probabilidade de ser pobres. Elas vivem em áreas onde a infraestrutura e os serviços são menos acessíveis e possuem menos recursos para equipamentos, tecnologia ou assistência necessária para reduzir as barreiras.

As pessoas com deficiência têm menos formas de escapar da pobreza. Educação de qualidade, empregos decentes e muitos serviços públicos estão fora de alcance, devido às barreiras atitudinais e ambientais. Além disso, elas enfrentam altos custos de tratamento e de cuidados, o que pode ter um impacto catastrófico na renda familiar.

Os grupos mais vulneráveis da sociedade – idosos, mulheres, povos indígenas e pobres – já estão entre os segmentos mais excluídos da população e também são as populações com a maior proporção de pessoas com deficiência. De muitas maneiras, sua exclusão é ampliada pelo fato de viverem com uma deficiência.

Nosso trabalho na área da deficiência é estratégico porque tem um impacto direto, eficiente e eficaz em nossa missão, enquanto instituição, para melhorar a qualidade de vida na América Latina e no Caribe. Também porque – se não agora, então no futuro – esse grande segmento da população poderia incluir nossas mães, irmãos, amigos, vizinhos e nós mesmos.

A deficiência não é uma raridade; é uma cor básica na paleta da diversidade humana.



Entrada
Sentido > Terminal Boqueirão





O FUTURO DE NOSSAS CIDADES AO ALCANCE DE TODOS

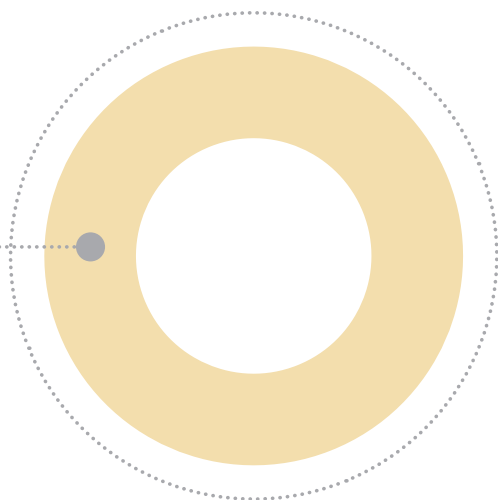
| Agustín Aguerre

A história de Marlene ganhou as manchetes em Curitiba, em novembro de 2019. Marlene teve dificuldade para entrar no ônibus com sua filha de nove anos, que precisa usar uma cadeira de rodas para se locomover, porque a rampa do ônibus não estava funcionando. Ela dependia daquela viagem de ônibus para ir a uma consulta médica pela qual havia esperado muito tempo.

O que é notícia em Curitiba – uma cidade na qual 96% da frota do transporte público é acessível para PCDs – infelizmente se dilui entre as outras dificuldades que fazem parte do dia a dia de milhares de pessoas na maioria das cidades da América Latina e do Caribe.

A cidade brasileira, famosa pelo pioneirismo na implantação do sistema de transporte rápido urbano, mais conhecido como BRT, acostumou-se com a possibilidade de pessoas como Marlene terem acesso a uma melhor qualidade de vida por poderem circular livremente pela cidade.

Outras cidades da região também fizeram progressos significativos. La Paz, por exemplo, com o maior sistema de teleférico do mundo, abriu oportunidades para dezenas de seus cidadãos. Uberlândia, no estado de Minas Gerais, possui 100% de sua frota de ônibus públicos acessíveis desde 2012.



**Uberlândia, no Brasil,
possui 100% de
sua frota de ônibus
públicos acessíveis
desde 2012.**

No entanto, esses exemplos regionais são a exceção e não a regra. Na verdade, para a grande maioria dos 85 milhões de pessoas com algum tipo de deficiência em nossa região (OMS, 2011), as tarefas mais cotidianas podem se tornar uma pista de obstáculos.

Por exemplo, a má colocação de infraestrutura elétrica em espaços públicos, como postes de luz que obstruem pavimentos, pode criar uma barreira para PCDs com mobilidade limitada.

No saneamento, quando a infraestrutura é projetada sem levar em consideração as necessidades das PCDs, banheiros ou latrinas com degraus (ou elevados acima do solo) são inacessíveis para pessoas com deficiência física. As latrinas são geralmente muito pequenas para que pessoas em cadeiras de rodas ou muletas entrem e fechem a porta, um elemento-chave em sua privacidade. Pisos de madeira, ladrilhos ou outros materiais podem ser muito escorregadios, o que significa que milhões de pessoas com deficiência física acabam tendo de rastejar – mesmo quando o chão está sujo – para chegar ao banheiro (IWA Publishing, 2011).

Para esta publicação, fixamos para nós mesmos o desafio de viver as experiências diárias de pessoas com deficiências sensoriais, físicas ou cognitivas. Também exploramos quais são as necessidades de adultos mais velhos e mulheres grávidas ou mães com bebês para deslocarem-se de um lugar para outro com segurança e conforto. Desejamos identificar o que realmente beneficia as PCDs, garantindo o usufruto de seus direitos e o acesso às oportunidades oferecidas pela vida urbana.

Na América Latina e no Caribe, as PCDs representam 13 pessoas da população (CEPAL, 2014). Uma alta porcentagem dessas pessoas não possui acesso a serviços públicos como transporte, água ou energia. Além disso, os grupos econômicos e sociais mais vulneráveis possuem uma proporção maior de PCDs do que o resto da população, o que leva a maiores restrições à sua autonomia, devido à falta de atenção oportuna e de acesso aos serviços relevantes. Esses grupos são formados por adultos mais velhos, habitantes de áreas rurais, povos indígenas e afrodescendentes, entre outros (Jouravlev, 2004).

A Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (CDPD), assinada por 26 países latino-americanos, reconhece um modelo social no qual a deficiência “resulta da interação entre pessoas com incapacidades e

barreiras atitudinais e ambientais que impedem sua participação plena e efetiva na sociedade em pé de igualdade com as outras” (ONU, 2006). De acordo com esta Convenção, a incapacidade de acesso aos serviços públicos por parte de pessoas com deficiência viola uma série de direitos, inclusive o direito à “não discriminação”.

Atualmente, em nossas cidades, as medidas associadas ao direito à acessibilidade estão focadas na eliminação das barreiras físicas, arquitetônicas, de comunicação, informação e mobilidade; além de direitos como autonomia (capacidade das pessoas de viverem com independência), participação ativa na sociedade (inclusão no trabalho), direito à privacidade e igualdade de condições (Cúpula das Américas, 2007).

Para muitos dos países da região signatários da Convenção, a implementação efetiva da Convenção apresenta um grande desafio, com um longo caminho a percorrer antes que a acessibilidade para PCDs se torne uma realidade.

O BID está apoiando os governos da região por meio de vários projetos destinados a aumentar a inclusão e garantir a acessibilidade das PCDs aos serviços de transporte público, água e saneamento e energia.

Nosso objetivo é garantir que a inclusão seja levada em consideração desde as fases iniciais de planejamento do projeto, por meio da participação de diferentes grupos sociais e da eliminação de barreiras físicas e sociais, bem como de campanhas de conscientização, entre outras atividades.

Curitiba foi uma das cidades que escolhemos para acompanhar as PCDs, com o intuito de entender como elas vivenciam o dia a dia de suas viagens. Esta realidade forneceu-nos informações sobre o grau de acessibilidade do sistema de transporte urbano e colocou-nos no caminho certo para a universalização da acessibilidade, evidenciando a necessidade de trabalharmos as questões relacionadas com o próprio serviço para além da adaptação das infraestruturas. As experiências de Uberlândia e La Paz complementam muito bem esse quadro, ilustrando as oportunidades que os sistemas de transporte acessíveis podem oferecer a todos.

Por meio de serviços de transporte mais inclusivos, desejamos ver mais casos como o de Marlene e sua filha nas notícias. Não por causa de sua situação, mas porque queremos que a falta de um sistema de transporte acessível para todos torne-se uma espécie em extinção.



REFERÊNCIAS

ECLAC, 2014. Regional report on measuring disability.

IWA Publishing, 2011. Water and sanitation issues for persons with disabilities in low- and middle-income countries: a literature review and discussion of implications for global health and international development.

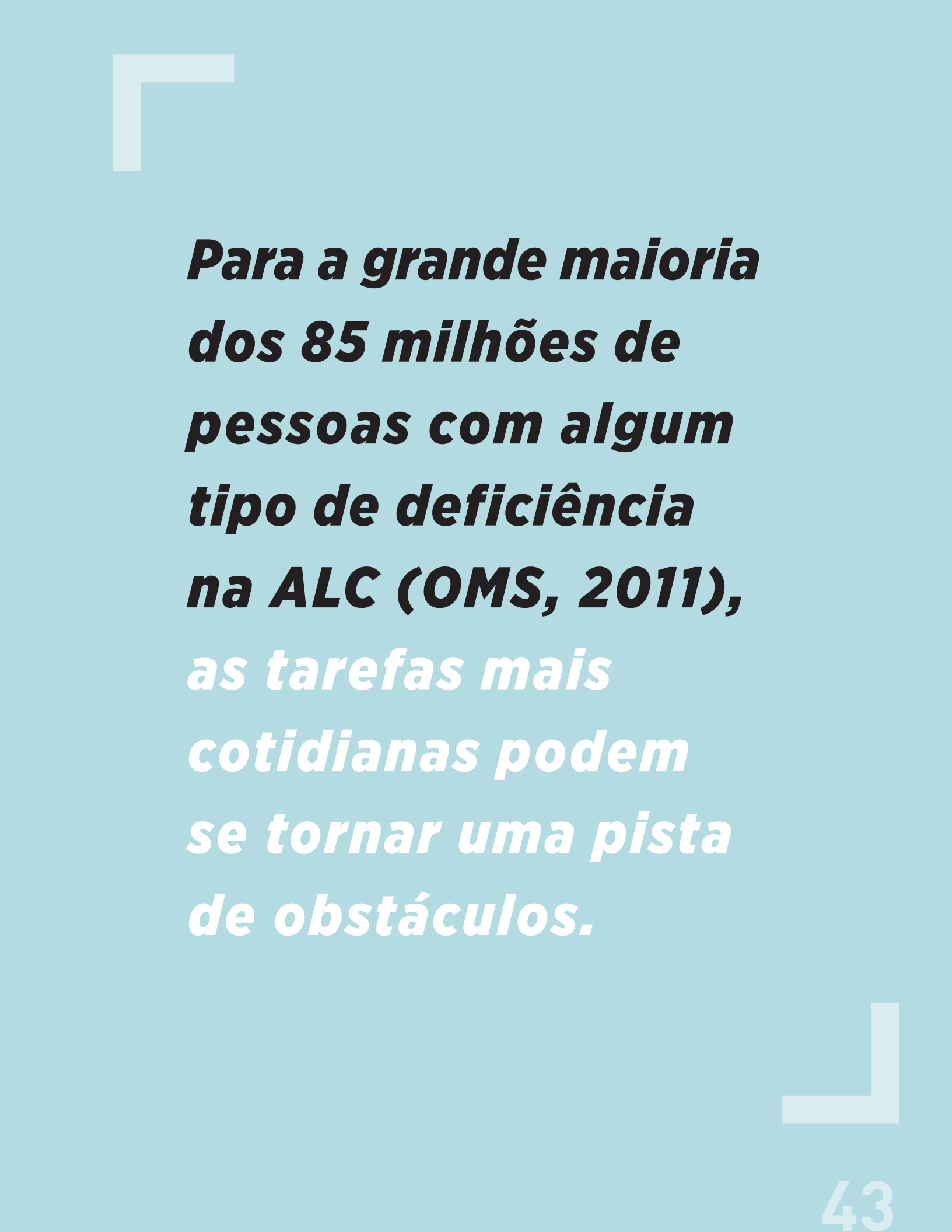
Jouravlev, A., 2004. Recursos Naturales e Infraestructura

Cúpula das Américas, 2007. Program of Action for the Decade of the Americas for the Rights and Dignity of Persons with Disabilities.

ONU, 2006. Convention on the Rights of Persons with Disabilities.

OMS, 2011. World report on disability.





Para a grande maioria dos 85 milhões de pessoas com algum tipo de deficiência na ALC (OMS, 2011), as tarefas mais cotidianas podem se tornar uma pista de obstáculos.



UM MARCO HISTÓRICO PARA PENSAR SOBRE OS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

▮ Lance Freeman e

▮ Nora Libertun

Além de ter de lidar com suas incapacidades mentais ou físicas, as PCDs frequentemente lutam para participar de forma plena da sociedade em geral.

Essas lutas muitas vezes se devem a barreiras físicas e culturais que impedem sua participação plena. Historicamente, as PCDs foram sistematicamente excluídas da esfera pública e relegadas às suas residências ou, quando disponíveis, aos cuidados de instituições especializadas.

Entretanto, os países da América Latina e do Caribe estão demorando a reconhecer os direitos das PCDs de acesso a atividades, instituições e locais. Nos últimos 15 anos, ocorreram mudanças significativas nas estruturas jurídicas que apoiam de forma proativa os direitos das PCDs. Por exemplo, todos os países da região ratificaram a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, adotada pelas Nações Unidas (Nações Unidas, 2006). Alguns dos direitos consagrados na convenção têm implicações diretas na maneira como as cidades são projetadas e construídas — de maneira específica, o direito à acessibilidade, que se concentra no acesso ao ambiente físico, o direito aos sistemas de transporte e às instalações de edifícios, e o direito a padrões de vida adequados, que incluem acesso a serviços de água adequados e moradia viável.

Este capítulo traça a longa luta para que as PCDs nas Américas sejam aceitas e incluídas pela sociedade em geral, o que é uma pré-condição para uma cidade inclusiva. O capítulo examina as maneiras como as PCDs foram historicamente vistas e compreendidas e como essas percepções se traduziram no papel das PCDs na sociedade em geral.

→ MODERNIDADE E O MODELO MÉDICO DE DEFICIÊNCIA

A Renascença, a Revolução Industrial e a ascensão concomitante da modernidade transformaram as sociedades no Ocidente, assim como as experiências e a posição social das PCDs também acabariam sendo transformadas. A modernidade desencadeou várias forças que mudaram a forma como as deficiências eram vistas, impactaram a própria existência de algumas deficiências e moldaram a forma como as PCDs eram tratadas pela sociedade em geral.

Com o surgimento da razão e da ciência, as explicações sobrenaturais para a deficiência diminuíram de importância.

Os avanços na biologia lançam luz sobre a verdadeira causa das doenças, sejam de origem hereditária, infecciosa ou de outro tipo. Não foi mais necessário olhar para o céu ou para os espíritos malignos para explicar as incapacidades mentais e físicas das pessoas. Mesmo que as causas de uma doença específica e a cura para ela permanecessem elusivas, a eventual descoberta de ambas era considerada uma questão de 'quando', não 'se'.

O lento acúmulo de conhecimento e o desenvolvimento da tecnologia médica acabaram por curar algumas doenças que há muito eram associadas à deficiência. O desenvolvimento de antibióticos, por exemplo, tornou a peste – há muito uma das doenças mais temidas – uma ocorrência relativamente rara, que poderia ser tratada se diagnosticada rapidamente. Da mesma forma, a medicina moderna transformou a lepra, responsável por isolar e incapacitar milhares de pessoas desde os tempos bíblicos, em uma doença curável que hoje atinge eventualmente apenas algumas centenas de pessoas em todo o mundo.

Os avanços na compreensão biológica e na tecnologia médica também influenciaram a maneira como as pessoas com PCDs eram vistas na sociedade. Os avanços e promessas da medicina moderna revelaram a possibilidade – na verdade, a inevitabilidade – de utilizar a medicina para “curar” as PCDs de suas deficiências. Por exemplo, a invenção do raio-X e da anestesia melhorou as capacidades e a reputação dos cirurgiões ortopédicos, muitos dos quais buscavam reabilitar os “aleijados” por meio de fisioterapia e cirurgia. As deficiências físicas generalizadas que resultaram da Primeira Guerra Mundial, quando muitos ortopedistas e cirurgiões ortopédicos tiveram a oportunidade de aprimorar seus conhecimentos e habilidades médicas no trabalho com soldados feridos, serviram para cimentar

o status elevado desses médicos. Com a perspectiva de possivelmente “curar” ou, pelo menos, aliviar deficiências debilitantes, muitos adotaram a reabilitação como a meta mais importante para melhoria das PCDs.

Alinhados estritamente com os médicos “reabilitadores” estavam os reformadores sociais, que procuraram corrigir aquilo que consideravam a debilitação moral e psicológica, que muitas vezes acompanhava a deficiência física e mental: Conforme declarado por Jager (1915, 68): “Amigos e parentes bem intencionados, mas mal aconselhados, mimam o paciente. Ele é cuidado e apoiado até perder a ambição de trabalhar. Em suas horas ociosas, ele busca consolo e companhia no salão. Esse ambiente ajuda ainda mais no declínio moral do indivíduo na dependência. É uma etapa fácil implorar pelo dinheiro que é necessário, e quando ele descobre como isso é lucrativo, ele perde a vontade de trabalhar.”

Esses reformadores raciocinaram que, ao depender de outras pessoas para cuidado e sustento, as PCDs perderam não apenas a capacidade de cuidar de si próprias, mas também a vontade e o desejo de fazê-lo. O corolário desse ponto de vista foi que a independência e a capacidade de cuidar de si foram os objetivos principais da reabilitação. De fato, “curar” a deficiência, na mente de alguns reformadores, significava a reabilitação de PCDs a ponto de estarem prontas para o trabalho. Para esse fim, reformadores e especialistas médicos no final do século 19 e no início do século 20 começaram a estabelecer instituições que serviam as PCDs. Essas instituições foram além das instituições medievais que se concentraram em colocar em quarentena as pessoas com doenças transmissíveis. Em vez disso, essas instituições modernas também tentaram reabilitar PCDs para que estas pudessem se tornar independentes e empregáveis, enfatizando uma educação industrial. Esse tipo de educação concentra-se, em geral, no desenvolvimento de habilidades e no treinamento para preparar as pessoas para o emprego, em oposição a um currículo mais acadêmico que enfatiza a literacia, a numeracia e as artes convencionais.

O foco em direcionar as PCDs em direção à independência também esteve conectado ao rompimento das relações familiares e comunitárias tradicionais que ocorreram durante a Revolução Industrial. A revolução e a urbanização que se seguiram levaram a uma ampla mobilidade residencial, com as pessoas não mais presas ao local de nascimento. Em vez disso, as pessoas se movimentavam em busca de empregos e oportunidades econômicas de forma mais ampla. As cidades tornaram-se o lar de enormes oportunidades econômicas, mas também poderiam ser lugares frios e impessoais — criadouros de anomia e laços comunitários enfraquecidos. Como tal, a responsabilidade de cuidar das PCDs (e outras pessoas

necessitadas) foi transferida para o Estado e instituições extra-comunitárias, como instituições beneficentes, escolas e hospitais. Conseqüentemente, a independência econômica tornou-se mais importante, visto que não se podia mais contar com as famílias e as comunidades para tal apoio.

Entre essas instituições estava o Hospital de Nova Iorque para Amputados e Incapacitados, que foi inaugurado durante a Guerra Civil dos ESTADOS UNIDOS e foi a primeira instituição desse tipo a se concentrar nas necessidades de crianças com deficiência (Byram, 2001). Instituições que atendem a pessoas com incapacidades sensoriais também começaram a aparecer durante este período. Por exemplo, o Asilo para a Educação e Instrução de Pessoas Surdas e Mudas foi inaugurado em Connecticut, em 1817 (na época, “mudo” significava simplesmente uma pessoa incapaz de falar). O Asilo para Cegos da Nova Inglaterra foi inaugurado em 1837.

Na América Latina, era comum copiar o formato das instituições francesas de ensino para crianças com deficiência financiadas após a Revolução Francesa. Por exemplo, o Brasil foi um dos primeiros provedores de educação especial. Ele replicou as instituições parisienses para educação de crianças cegas, surdas e mudas no Rio de Janeiro com a criação do Instituto Imperial de Meninos Cegos e do Instituto de Surdos-Mudos, em 1854 (Rahme, 2015). Seguiu-se a abertura de instituições semelhantes no Uruguai (1910), Bolívia (1927), Paraguai (1939), Colômbia e Costa Rica (ambos em 1940) e Equador (1945) (de García, 2009).

Essas instituições, por mais imperfeitas que tenham sido, representaram uma mudança radical na forma como as PCDs eram vistas pela sociedade em geral. As escolas especializadas e os hospitais de reabilitação procuraram atender às próprias necessidades das PCD. Durante a maior parte da história humana, as PCDs foram vistas exclusivamente pelas lentes de como serviam à sociedade em geral, seja na forma de entretenimento, presságios, evidência da vontade divina ou como meio de dar esmolas e permanecer na boa graça de Deus. Desse modo, mesmo quando o efeito sobre as PCDs era positivo (p. ex., dar esmolas), as próprias PCDs raramente eram consideradas como seres humanos completos e merecedores da mesma autonomia que os outras pessoas.

Com o surgimento da razão e a expansão da empatia, o cuidado e o tratamento das PCDs melhoraram.

Tão importante quanto isso, medidas foram tomadas para ajudar as PCDs a se encaixarem na sociedade em geral. Escolas foram abertas para ajudar crianças e adultos com deficiência a adquirirem educação, com o objetivo de torná-los

empregáveis. O emprego era um fim em si mesmo, ou seja, uma forma de aliviar a dependência das PCDs da generosidade dos outros. O estabelecimento da independência econômica foi visto como um aprimoramento da qualidade de vida e do senso de auto-estima de uma PCD. Conforme declarado por Butler (1918, 18): “Todo homem e mulher tem esse mesmo sentimento e eles nunca sabem quão profundo e quão necessário é o trabalho para uma vida feliz, até que não possam mais trabalhar. Dar ao deficiente a chance de trabalhar é dar a ele a única oportunidade de verdadeira felicidade.” Um exemplo dessa filosofia na prática foi o estabelecimento do Instituto para Homens Incapacitados e Inválidos da Cruz Vermelha, que tinha como missão “[...] tornar os incapacitados produtivos” (McCurtrie, 1918).

Talvez com a mesma importância, nos Estados Unidos, a independência econômica e o trabalho eram vistos como ingressos para a cidadania plena e os direitos garantidos aos estadunidenses saudáveis. Em certo sentido, ao provar que podiam trabalhar, as pessoas com deficiência estavam, de certa forma, refutando sua deficiência, permitindo para si o exercício de uma reivindicação moral de cidadania.

→ A EMERGÊNCIA DA CRÍTICA AO MODELO MÉDICO


As mudanças e os avanços no tratamento e nos cuidados de PCDs, bem como sua aceitação pela sociedade, cresceram aos trancos e barrancos durante o advento da modernidade ao longo da era progressiva. Essas mudanças deram origem ao que é comumente chamado de “modelo médico” da deficiência. Como o apelido indica, a perspectiva coloca a realidade médica ou biológica no centro da compreensão das necessidades das PCDs. Na medida do possível, as PCDs seriam reabilitadas para que pudessem atuar na sociedade em geral. Para os surdos, isso significava ensiná-los a se comunicar utilizando a linguagem oral em vez da linguagem de sinais. Para os deficientes físicos, isso significava cirurgia ortopédica ou terapia física e ocupacional para permitir sua atuação. Entretanto, enquanto o modelo médico buscava fazer uma reivindicação para a inclusão das PCDs na sociedade mais ampla, essa alegação era baseada na expectativa de que as PCDs estariam conformadas ou poderiam conformar-se com essas expectativas e requisitos, que incluíam serem capazes de trabalhar e navegar seu caminho através da sociedade com pouca ou nenhuma acomodação. A responsabilidade recaiu diretamente sobre as próprias PCDs, de modo que atendessem aos requisitos para participar do mundo como ele era.

De certa forma, o modelo médico e o zelo dos reformistas em corrigir as “deficiências” das PCDs refletiram a “política de respeitabilidade” praticada por algumas elites de outro grupo marginalizado nos Estados Unidos: os afro-

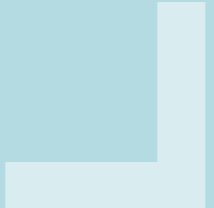
estadunidenses. Por volta da virada do século passado, algumas elites afro-estadunidenses buscaram conquistar os direitos civis e um melhor tratamento dos brancos, comportando-se “com respeito”. A visão era que, ao atenuar os afro-estadunidenses de classe baixa quanto à sua tendência para comportamento “rude” ou “indecente”, os afro-estadunidenses ganhariam o respeito dos brancos e, com isso, os direitos civis e a plena inclusão na sociedade estadunidense (Harris 2014). Booker T. Washington ofereceu o epítome da política de respeitabilidade em seu discurso de compromisso de Atlanta, ao aconselhar membros de sua raça: “É na base da vida que devemos começar, não no topo. Nem devemos permitir que nossas queixas ofusquem nossas oportunidades.” (Harlan, 1974) Na opinião de Washington, eram os negros, e não os brancos, que precisavam resolver suas próprias deficiências antes de receberem inclusão total na política estadunidense — isto é, o ônus de retificar a desigualdade racial foi colocado diretamente sobre os próprios afro-estadunidenses.

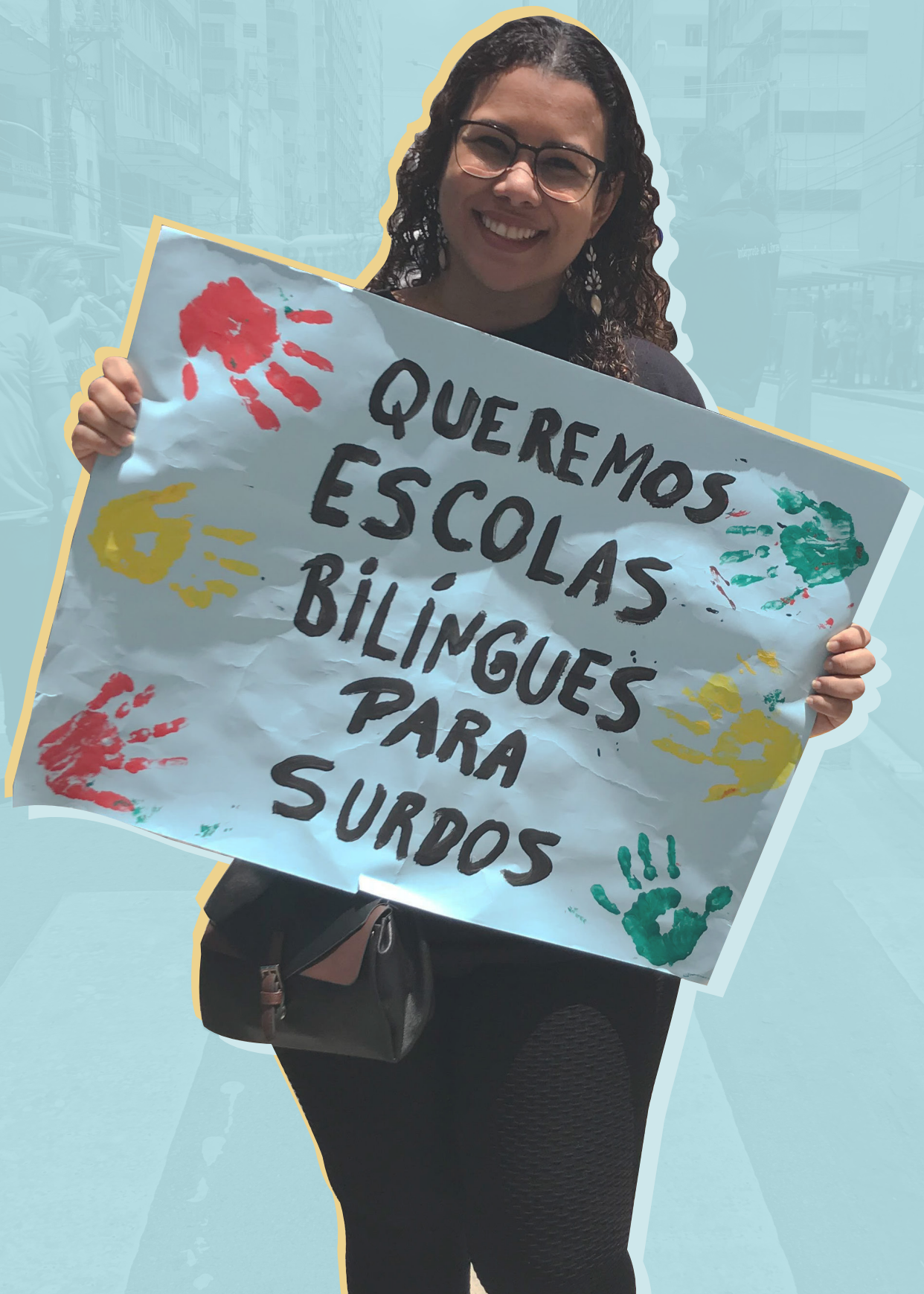
A ascensão da modernidade e seus apetrechos — que incluem razão, melhor tecnologia médica e um círculo crescente de empatia — melhorou, de muitas maneiras, a posição das PCDs na sociedade em geral. Porém a modernidade não foi um benefício total para as PCDs e não deve ser vista como uma marcha monotônica e constante em direção ao progresso e um melhor tratamento para elas. As noções darwinianas de evolução levaram alguns a ver as PCDs, especialmente aqueles com deficiência mental, como membros “mais fracos” da humanidade, cujos destinos deveriam ser deixados para as forças da seleção natural. O movimento eugênico, que buscava melhorar a “qualidade” das subpopulações de seres humanos por meio da reprodução seletiva, foi informado por essa linha de pensamento. Aqueles com deficiência mental ou congênita foram frequentemente identificados como alvos para esterilização (Grenon & Merrick, 2014). Em 1907, o estado de Indiana aprovou uma lei permitindo a esterilização forçada de “deficientes mentais”, e vários outros estados dos EUA o acompanharam logo em seguida. A Suprema Corte dos ESTADOS UNIDOS deu seu aval para a prática da esterilização forçada em 1926. Seus pronunciamentos incluíram a famosa citação do juiz Oliver Wendell Holmes, Jr. no caso *Buck vs. Bell*, de que “[...] três gerações de imbecis são suficientes.”

A ascensão de instituições focadas em servir as PCDs também pode ter sido uma faca de dois gumes. Essas instituições provavelmente tiveram acesso a informações e tecnologia para atender às necessidades das PCDs que eram melhores do que as disponíveis nos tempos antigos ou medievais. Contudo, ao mesmo tempo, muitas dessas instituições envolviam confinamento, o que desligava pessoas vulneráveis de suas relações sociais mais íntimas.



A ascensão da modernidade — que inclui razão, melhor tecnologia médica e um círculo crescente de empatia — melhorou, de muitas maneiras, a posição das PCDs na sociedade em geral.





Por fim, a modernidade está associada a um círculo crescente de empatia ou à capacidade dos seres humanos de criar empatia e respeitar os indivíduos além de seus parentes próximos. De acordo com essa tese, a idade da razão e o aumento concomitante do comércio ensinaram a importante lição de que a cooperação com outros seres humanos era mutuamente benéfica e produzia melhores resultados do que a violência. Com isso, o círculo de respeito, a abstenção de violência e a concessão de direitos se expandiram além da família e parentesco imediatos de uma pessoa, para a comunidade desta, a nação e, eventualmente, a humanidade em geral. Pode-se observar esse processo de expansão nos Estados Unidos, onde a Declaração da Independência, imbuída de ideais elevados, foi inicialmente concebida como pertencendo a apenas um pequeno subconjunto da população — homens brancos abastados —, mas, ao longo de quase dois séculos, através da guerra civil, movimentos sociais e protestos, ela foi gradualmente estendida para pessoas sem propriedades, mulheres, negros, gays e lésbicas e outros (Pinker, 2011; Singer, 2011).

Essa expansão também abrangeu as PCDs; porém, historicamente, o ônus da inclusão na sociedade foi colocado diretamente sobre as próprias PCDs. Para as PCDs, eram suas incapacidades físicas e sua dependência econômica que precisavam ser mudadas. Para se certificarem, os reformadores eram muitas vezes bem-intencionados e visavam ajudar as PCDs a se integrarem na sociedade. Todavia, era a sua própria condição e capacidade que precisava ser “consertada” para que se encaixassem na sociedade e prosperassem. Poucas demandas – se é que existe alguma – foram feitas à sociedade em geral para lutar pela inclusão das PCDs.

Entretanto, a partir do século 19, houve quem reconhecesse o papel que a sociedade em geral desempenhou na criação de deficiências.

Por exemplo, o reformador social Douglas C. McMurtrie (1919) escreveu que, para ex-soldados deficientes na guerra, “... a maior deficiência não é a perda de um membro ou outra deficiência, mas o peso da opinião pública.”

Na América Latina, no entanto, a visão difundida até meados do século 20 foi a de que pessoas com deficiência eram objetos de piedade ou caridade, que deviam ser incluídas nos sistemas de previdência, mas não estavam aptas para exercer seus direitos de forma independente. Na verdade, muitas das leis estatutárias latino-americanas permitiam que estados ou famílias assumissem os direitos das PCDs à propriedade ou à auto-determinação, reforçando uma visão paternalista da sociedade (Courtis, 2002).

Um dos primeiros sinais da cisão entre aqueles que promoviam o modelo médico e os que promovem aquilo que viria a ser conhecido como modelo social ocorreu no campo da educação de surdos nos Estados Unidos. De um lado estavam os “manualistas”, que viam a linguagem de sinais como uma linguagem completa com sua própria sintaxe tão sofisticada, no âmbito linguístico, quanto qualquer linguagem moderna e uma forma apropriada de comunicação entre os surdos. A linguagem de sinais foi desenvolvida pelos surdos e amplamente utilizada por eles para a comunicação diária. Desse modo, as primeiras escolas estadunidenses seguiram o modelo francês do século 18, que tendia a enfatizar o uso dos sinais para a comunicação.

Os conhecidos como “oralistas”, por outro lado, achavam que o surdo deveria aprender a se comunicar falando. Para os oralistas, a linguagem de sinais era inferior e um símbolo de selvageria. Oralistas estadunidenses, como o educador Horace Mann, ficaram impressionados com os métodos prussianos de educação de surdos que enfatizavam a comunicação oral e a leitura labial (Burch, 2001). A abordagem oral também recebeu impulso por parte de profissionais da área médica, que estavam fazendo avanços graduais na prevenção da surdez e no desenvolvimento de aparelhos auditivos. Embora esses avanços certamente tenham ajudado pessoas com incapacidade auditiva, eles também tornaram a normalização dos surdos uma meta aparentemente plausível. A medicina “resolveria” o problema da surdez, assim como a educação oral era vista como uma preparação do surdo para a integração no mundo da audição e da fala, quando o problema fosse resolvido (Burch 2001).

Tanto os manualistas, como os oralistas almejavam integrar os surdos à sociedade em geral e as motivações por trás das diferentes abordagens variavam. Em última análise, eram os próprios surdos que, muitas vezes, ensinavam em escolas de surdos e defendiam incansavelmente a educação manual, junto com o acúmulo de evidências de que a capacidade de adquirir a linguagem oral dependia da idade em que se ficava surdo, o que impedia os oralistas de alcançarem a hegemonia sobre a educação de surdos nos Estados Unidos.

Conforme sugere essa discussão sobre a educação dos surdos, perspectivas alternativas ao modelo médico estrito estavam surgindo, pelo menos, no final do século XIX. Ao longo do século 20, essas visões alternativas estavam latentes sob a superfície. As PCDs e muitos de seus defensores reconheceram que seus desafios tiveram origem, em parte, de seu tratamento pela sociedade em geral. Mildred Scott, uma pioneira defensora das PCDs em meados do século 20, argumentou que, “a menos que oportunidades e facilidades para alcançar o fim desejado estejam disponíveis e uma melhor compreensão das capacidades dos deficientes, enquanto trabalhadores, seja desenvolvida por parte dos empregadores, muitos deficientes têm as portas da esperança e da realização fechadas diante de seus rostos” (Scott, 1949). Ela via os obstáculos colocados pela sociedade como aquilo que muitas vezes prejudicava as PCDs. Scott acabou se tornando uma das primeiras líderes da Federação Estadunidense de Deficientes Físicos (American Federation of the Physically Handicapped - AFPH), que foi fundada em 1940 e se autodenominou “um programa que um dia traria melhores condições para os deficientes e seus familiares” (Jennings, 2017, 22). A AFPH concentrou suas energias na mudança das atitudes e opiniões públicas em relação às PCDs e na aplicação de políticas públicas para diminuir a discriminação contra elas. Para esses fins, a AFPH levou o Congresso dos Estados Unidos a adotar a Semana Nacional do Emprego para Deficientes Físicos, em 1962, com o objetivo de educar os empregadores e o público sobre as capacidades das PCDs. A AFPH também foi fundamental na promoção da reabilitação vocacional nos Estados Unidos, que buscou fornecer treinamento e reciclagem para PCDs, a fim de torná-las empregáveis. Embora alguns dos esforços da AFPH possam ser vistos como uma continuidade na tradição do modelo médico (p. ex., reabilitação vocacional), uma boa parte do foco da organização consistiu em mudar a sociedade para torná-la mais inclusiva em relação às PCDs. Desta forma, as motivações e ações da AFPH e de ativistas como Mildred Scott, juntamente com ativistas e educadores que trabalham em prol dos deficientes sensoriais, podem ser vistos como antecedentes do modelo social de deficiência que veio à tona nas últimas décadas do século 20.



→ O AUMENTO DE UMA ABORDAGEM DE DIREITOS PARA A DEFICIÊNCIA.

O modelo social de deficiência começou a desafiar a hegemonia do modelo médico por volta de 1970, no Reino Unido.

O modelo social de deficiência começou a desafiar a hegemonia do modelo médico por volta de 1970, no Reino Unido. Mais ou menos nessa época, uma rede de ativistas das PCDs, a União de Deficientes Físicos Contra a Segregação (Union of Physically Impaired Against Segregation - UPIAS), começou a adotar a noção de que as PCDs eram um grupo oprimido e que a opressão contra elas, em vez de suas deficiências físicas ou mentais, foi aquilo que as tornou deficientes. Os ativistas do modelo social foram influenciados pelo marxismo e, eventualmente, pelos movimentos sociais de outros grupos oprimidos, como minorias raciais e étnicas e mulheres. Em seu manifesto, a UPIAS proclamou:

“O objetivo da União é que todas as instalações segregadas para deficientes físicos sejam substituídas por meio de procedimentos, para que possamos participar integralmente da sociedade. Esses procedimentos devem incluir a necessária ajuda financeira, médica, técnica, educacional e de outra natureza exigida do Estado, a fim de nos permitir obter a máxima independência possível nas atividades da vida diária, alcançar a mobilidade, realizar trabalhos produtivos e viver em locais e dos modos que escolhemos, com controle total sobre nossas vidas.

Nossa União rejeita inteiramente qualquer idéia de que médicos ou outros especialistas tenham o direito de nos dizer como devemos viver, reter informações nossas ou tomar decisões pelas nossas costas (...) Rejeitamos também toda a idéia de especialistas e profissionais que defendem como devemos aceitar nossas deficiências ou ministram palestras eruditas sobre a psicologia da deficiência. Já sabemos o que é ser pobre, isolado, segregado, receber caridade, ser observado e menosprezado – muito melhor do que qualquer especialista fisicamente capaz. Nós, como uma União, não estamos interessados em descrições de como é terrível ser deficiente. O que nos interessa são as formas de mudar nossas condições de vida e, desse modo, superar as deficiências que são impostas às nossas incapacidades físicas pela forma como esta sociedade se organiza para nos excluir. Em nossa opinião, é apenas a incapacidade real que devemos aceitar; os problemas adicionais e totalmente desnecessários causados pela forma como somos tratados devem essencialmente ser superados e não aceitos.” (União de Deficientes Físicos Contra a Segregação, 1970).

O manifesto da UPIAS foi revolucionário na maneira como desafiou as visões convencionais das PCDs. Os “problemas” enfrentados pelas PCDs não eram vistos como internos ou devidos às suas deficiências per se. Em vez disso, seus desafios surgiram do tratamento, ou dos maus-tratos, por parte da sociedade em geral.

A autoridade do estabelecimento médico para dirigir e supervisionar a vida das PCDs também foi contestada.

AVia-se, desse modo, o conhecimento específico em deficiência passando desde feiticeiros e padres da era pré-moderna a médicos e educadores da era médica e, por fim, às próprias PCDs, sob o modelo social.

O modelo social provou ser popular, com sua ideologia espalhando-se muito além das margens do Reino Unido. Os atrativos do modelo social são vários. Em primeiro lugar, ele provou ser útil como ferramenta de mobilização política, apontando o caminho para aumentar a inclusão de PCDs. Desta forma, os direitos das PCDs podem ser vistos através de um prisma tal qual o de outros grupos marginalizados, como minorias raciais/étnicas, mulheres ou a comunidade LGBT. Em segundo lugar, o modelo possui grande valor instrumental, porquanto aponta para um conjunto específico de ações, a remoção de barreiras e a necessidade de organização para promover melhorias concretas na qualidade de vida das PCDs. Em terceiro lugar, o modelo social parece se alinhar melhor às necessidades e desejos das próprias PCDs. Entrevistas com o estudioso sobre deficiência Nicholas Watson apóiam essa visão. Em um de seus artigos, Watson citou uma pessoa em cadeira de rodas: “Tento mostrar que posso fazer tanto quanto eles... a única diferença é o acesso, por causa da sociedade, já que não oferecem acesso suficiente para pessoas em cadeiras de rodas” (Watson, 2002, 515). Outra pessoa citada disse: “Bem, sei que isso vai soar muito estranho para você, mas eu não me vejo como uma pessoa com deficiência... quando você tenta viver uma vida normal e toda vez que consegue algo, eles meio que dão uns tapinhas em sua cabeça e dizem: ‘Isso não é bom?’, e você não precisa disso [porque] (...) para você, isso não é nada fora do comum” (Watson 2002, 516).

Como essas citações sugerem, o senso de identidade das PCDs é frequentemente o de uma pessoa comum fazendo coisas comuns. Eles simplesmente desejam ser incluídos na sociedade em geral. Essa perspectiva é consistente com o modelo social — o que não é surpreendente, visto que o modelo social nasceu do ativismo das PCDs.

O modelo social alcançou vários êxitos. Em 1970, o Reino Unido aprovou a Lei para Pessoas com Deficiência e Doenças Crônicas, talvez a primeira legislação

nacional promovendo e protegendo os direitos das PCDs. Entre outras coisas, a lei promoveu a desinstitucionalização das PCDs, exigiu que os edifícios públicos fossem acessíveis para elas, forneceu crachás que permitiriam às PCDs estacionar mais facilmente e apelou para que as PCDs fossem representadas em órgãos públicos. Em 1995, o Reino Unido aprovou a Lei de Discriminação por Deficiência, que proibiu a discriminação por deficiência no emprego, no fornecimento de bens e serviços, na educação e no transporte.

Nos Estados Unidos, a Seção 504 da Lei de Reabilitação aprovada em 1973 proibiu a discriminação contra PCDs em qualquer programa que recebe assistência financeira federal. Isso foi seguido de perto pela aprovação da Lei da Educação de Todas as Crianças com Deficiência, em 1975. A aprovação da Lei dos Estadunidenses com Deficiências (LED), em 1990, representou, para muitos, o ponto alto do ativismo por parte da PCDs. A LED proibiu a discriminação contra indivíduos com deficiência em todas as áreas da vida pública, inclusive nos empregos, nas escolas, no transporte e em todos os locais públicos e privados abertos ao público em geral. A LED também buscou remover barreiras nas telecomunicações. De muitas maneiras, a LED consagrou em lei a igualdade de oportunidades para PCDs.

Essas leis e políticas tipificaram os êxitos do modelo social. Embora imperfeito em alguns casos e inconsistente com os princípios do modelo social em outros, o objetivo geral dessas leis foi o de quebrar as barreiras que impediam as PCDs de participar plenamente na sociedade. De muitas maneiras, esse foi, de fato, o objetivo dos ativistas com deficiência, que eventualmente, mais do que qualquer outra coisa, desejassem ser tratados como membros plenos da sociedade.

A LED também teve um enorme impacto nas leis que regulamentam a inclusão de PCDs em outros países. A definição da lei de deficiência como uma limitação substancial em uma ou mais das principais atividades da vida foi incorporada na legislação de vários países latino-americanos, incluindo Chile, Colômbia, Costa Rica, Guatemala, Nicarágua e Peru (Jimenez, 2000). Além disso, foi aprovada uma nova legislação que mudou o panorama jurídico das PCDs na Argentina (1994), Bolívia (1995), Brasil (1992), Chile (1994), Colômbia (1997), Costa Rica (1996), Equador (1992), Guatemala (1996), Nicarágua (1995), Distrito Federal do México (1995), Peru (1998), Uruguai (1989) e Venezuela (1993) (Courtis, 2002).

→ DA LED À CDPD - A CONSOLIDAÇÃO DO MODELO SOCIAL DE DEFICIÊNCIA

A LED foi a legislação mais abrangente para pessoas com deficiência nos Estados Unidos e desencadeou uma transformação revolucionária na forma como os direitos das pessoas com deficiência eram enquadrados nos Estados Unidos e no exterior.

Embora a Seção 504 da Lei de Reabilitação de 1973 proibisse a discriminação contra pessoas com deficiência, ela não oferecia proteção contra a discriminação de empregadores, programas financiados com recursos públicos, nem acomodações exigidas pelo setor privado. A LED, por outro lado, estendeu direitos civis semelhantes aos de outras minorias políticas para pessoas com deficiência (Karger & Rose, 2010). Ao colocar a deficiência no mesmo nível da discriminação racial, a LED tornou-se a referência mundial em termos de posicionamento da deficiência dentro de uma discussão de direitos civis e políticos; uma legislação centrada nos direitos humanos, em vez de centrada na piedade ou no aspecto médico da deficiência. Nas palavras de Justin Dart Jr., o “pai da LED”, a ADA foi “um mandamento histórico da moralidade humana fundamental” (Triano, 2010) que transformou os princípios um tanto etéreos de inclusão em mandatos específicos e juridicamente vinculantes que inspiraram e catalisou uma série de avanços legais significativos, reconhecendo os direitos das pessoas com deficiência em todo o mundo (Gostin, 2015). Esses avanços legais incluíram as Regras Padrão da ONU de 1993 sobre Igualdade de Oportunidades para Pessoas com Deficiências e a Convenção Inter-Americana de 1999 para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra Pessoas com Deficiências (Jimenez, 2000).

Apesar dos sucessos da revolução de direitos em mudar a forma como as pessoas com deficiência eram vistas e em promover a adoção de políticas que funcionassem para melhor integrá-las na sociedade em geral, a definição de deficiência incluída na LED não suplantou completamente o modelo médico. É claro que a aprovação de uma nova legislação não muda instantaneamente a vida das pessoas com deficiência, bem como a necessidade de novas mudanças é algo substancial. A LED define uma pessoa com deficiência como uma pessoa que “tem uma incapacidade física ou mental que a limita substancialmente em uma ou mais atividades importantes da vida”, o que forçosamente muda a conceituação de deficiência de volta para o indivíduo (Donoghue, 2003). Tal definição desempenhou um papel significativo na forma como os juízes passaram a interpretar de forma restritiva o escopo dos beneficiários da Lei (Areheart, 2008). A Lei de Aditamento da LED de 2008 buscou ampliar a definição de deficiência, que havia sido significativamente reduzida por meio das decisões da Suprema Corte dos Estados Unidos, mas não alterou o texto da própria definição. Porém, ela expandiu a lista das principais atividades da vida para incluir limitações em atividades como trabalho e comunicação.

Tão importante quanto a aprovação da LED foi a transformação da forma como a deficiência foi enquadrada a partir de uma perspectiva política e seu impacto em nível internacional durante os anos 90 como base para o transplante legal de novas leis de deficiência com uma abordagem de direito, a falta de uma adoção adequada

do modelo social de deficiência na definição de deficiência prejudicou a capacidade da lei em cumprir suas promessas. O modelo social de deficiência define esta como uma consequência da interação entre incapacidades ou características funcionais e barreiras sociais. A deficiência, portanto, não é algo inato a uma pessoa, mas sim o efeito de um ambiente inacessível em pessoas com características funcionais diferentes. A chave para a compreensão do modelo social da deficiência, e em clara oposição ao modelo médico, é a distinção entre incapacidade e deficiência. Enquanto o modelo médico iguala a incapacidade à deficiência, o modelo social entende a deficiência como resultado da interação entre as barreiras e as incapacidades, situando, portanto, a deficiência na própria interação e não nos indivíduos com deficiência. A partir desta concepção de deficiência, segue-se que o 'problema da deficiência' não é de incapacidades e, portanto, a solução não é 'curar' ou normalizar as pessoas com deficiência, mas, de fato, o problema da deficiência é de discriminação através de barreiras. Portanto, a solução para o 'problema da deficiência' reside na remoção de tais barreiras.

A Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência - CDPD dá um passo à frente e define deficiência como "um conceito em evolução" que "resulta da interação entre pessoas com incapacidades e barreiras ambientais". Ao incluir incapacidades na definição de deficiência, a CDPD delimita claramente quem é uma pessoa com deficiência nos termos da Convenção e, reconhecendo que a deficiência é o resultado da interação entre as incapacidades e as barreiras, e não apenas a consequência das próprias incapacidades, a CDPD se afasta do modelo médico que atribui a deficiência exclusivamente ao indivíduo. A maioria dos países das Américas ratificou a CDPD, e a influência da CDPD e do modelo social da deficiência enraizou-se nas estruturas jurídicas emergentes dos países da América que a ratificaram. A adoção dos postulados da CDPD por meio de sua ratificação ajudou a reformular a forma como a deficiência é conceituada nos marcos jurídicos dos países das Américas, bem como permitiu direcionar as ações sociais e do Estado para a eliminação de barreiras por meio de acomodações razoáveis e do desenho universal.

→ CONCLUSÃO

Este capítulo forneceu um breve histórico sobre como a deficiência foi conceituada nas Américas e além. Ele traça um longo arco que constitui uma evolução substancial das sociedades, a partir da indiferença à caridade e aos direitos humanos.

Nossa compreensão sobre a deficiência e quem são as PCDs evoluiu, desde sua percepção como uma condição absoluta e categórica determinada no nível individual até a compreensão da deficiência como o resultado da relação entre um ser humano e o ambiente cultural, social e físico da pessoa. Portanto, a concepção e a operação de sistemas de mobilidade e infraestrutura, a interação entre instituições e pessoas, e as disposições e a programação dos espaços públicos são elementos essenciais para permitir que todas as pessoas se tornem protagonistas e participantes plenas em sua sociedade. Na medida em que temos a vontade, a capacidade e a perseverança para incluir todas as pessoas em nossas sociedades, tornamo-nos sociedades propícias para todos.


Embora ainda haja um longo caminho pela frente para a inclusão e a eliminação de todas as formas de discriminação contra as pessoas com deficiência, a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e sua ampla ratificação entre os países da região e do mundo permanecem como um ótimo ponto de partida. A inclusão na legislação internacional da deficiência como um conceito em evolução que emana da interação entre incapacidades e barreiras dá lugar a uma conceituação de deficiência que é congruente com o modelo social e que permite uma mudança social real rumo à acessibilidade. Da mesma forma, a exequibilidade da negação de acomodação razoável como uma forma de discriminação com base na deficiência abre as portas para mudanças transformadoras em direção às cidades propícias a todos.



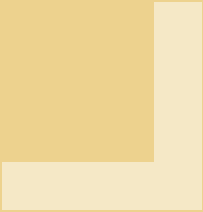
REFERÊNCIAS

- Areheart, B. A. 2008. "When disability isn't just right: the entrenchment of the medical model of disability and the goldilocks dilemma." *Indiana Law Journal* 83(1): 181-232
- Burch, S. 2001. "Reading between the Signs". En *The New Disability History*, editado por P.K. Longmore y L. Umansky. Nueva York: New York University Press.
- Butler, E.P. 1918. "Exit Mr. Tulmult and Miss Shouting". *New York Times*, 1 de diciembre.
- Byram, B. 2001. "A Pupil and a Patient: Hospital-Schools in Progressive America". En *The New Disability History*, editado por P.K. Longmore y L. Umansky. Nueva York: New York University Press.
- Courtis, C. 2002. "Disability Rights in Latin America and International Cooperation". *Southwestern Journal of Law and Trade in the Americas* 9(1): 109-30.
- de García, P.S. 2009. *Personas con discapacidad y acceso a servicios educativos en Latinoamérica*. Madrid: Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad.
- Deutsch, A. 1948. *The shame of the states*. Harcourt, Brace.
- Donoghue, C. 2003. "Challenging the Authority of the Medical Definition of Disability: An Analysis of the Resistance to the Social Constructionist Paradigm". *Disability & Society* 18(2):199-208.

- Gostin, L. O. 2015. "The Americans with Disabilities Act at 25: the highest expression of American values." *Jama* 313(22): 2231-2235
- Grenon, I. y J. Merrick. 2014. "Intellectual and Developmental Disabilities: Eugenics". *Frontiers in Public Health* 2: 201. doi: 10.3389/fpubh.2014.00201.
- Harlan, L.R., editor. 1974. *The Booker T. Washington Papers*. Urbana: University of Illinois Press.
- Harris, F.C. 2014. "The Rise of Respectability Politics". *Dissent* 61(1): 33-37.
- Heyer, K. 2015. *Rights Enabled: the disability revolution from the US, to Germany and Japan, to the United Nations*. University of Michigan Press.
- Jager, C.H. 1915. "Trade Training for Adult Cripples". *American Journal of Care for Cripples* 1(2): 68.
- Jennings, A. 2017. "Mildred Scott: A Pennsylvania Woman at the Heart of the Early Disability Rights Movement". *Pennsylvania Legacies* 17(2): 22.
- Jimenez, R. 2000. "The Americans with Disabilities Act and Its Impact on International and Latin American Law". *Alabama Law Review* 52(1): 419-23.
- Karger, H, y Rose, S. R. 2010. "Revisiting the Americans with Disabilities Act after Two Decades" *Journal of Social Work in Disability & Rehabilitation* 9(2-3): 73-86
- McCurtrie, D.C. 1918. "The Red Cross Institute for Crippled and Disabled Men". *Journal of the American Medical Association* 70 (3).
- McMurtrie, D.C. 1919. *The Disabled Soldier*. Nueva York: MacMillan Company.
- Noll, S. 2018. "Institutionns for People with Disabilities in North America." En *The Oxford Handbook of Disability History*, editado por M. Rembis, C. Kudlick y K. E. Nielsen. Oxford University Press.
- Pinker, S. 2011. *The Better Angels of Our Nature: Why Violence Has Declined*. Nueva York: Penguin Books.
- Rahme, M.M.F. 2015. "Escuelas Normales y formación de educadores desde una educación para niños con discapacidad". *Revista de Historia Educativa Latinoamericana* 17(25): 35-50.
- Rembis, M. 2018. "Disability and the History of Eugenics." En *The Oxford Handbook of Disability History*, editado por M. Rembis, C. Kudlick y K. E. Nielsen. Oxford University Press.
- Rothnam, D. J. 1971. *The discovery of the asylum*. Transaction Publishers.
- Scott, M. 1949. "Women Work and Disability". Discurso en el Zonata Club, Washington, D.C., 5 de octubre.
- Shakespeare, T. 2013. "The Social Model of Disability." En *The Disability Studies Reader*, editado por L. J. Davis. Londres: Routledge.
- Singer, P. 2011. *The Expanding Circle : Ethics, Evolution, and Moral Progress*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- Stiker, H. J. 2019. *A History of Disability*. University of Michigan Press.
- Tideman, M. 2005. "A Relational Perspective on Disability: An Illustration from the School System". En *Resistance, Reflection and Change Nordic Disability Research*, editado por A. Gustavsson, J. Sandvin, R. Traustadóttir y J. Tøssebro. Estocolmo: Studentlitteratur.
- Triano, S. 2010. "ADA: let the shameful wall of exclusion finally come down." *The Mercury News*, Julio 22, 2010. <https://www.mercurynews.com/2010/07/22/opinion-ada-let-the-shameful-wall-of-exclusion-finally-come-down/>
- Union of the Physically Impaired Against Segregation. 1970. "Constitution of the Union of the Physically Impaired Against Segregation". Disponible en: <https://libcom.org/library/constitution-union-physically-impaired-against-segregation> (Fecha de la consulta: 14 de noviembre de 2019).
- Naciones Unidas. 2006. *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. Disponible en: <https://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-s.pdf> .
- Watson, N. 2002. "Well, I Know this is Going to Sound Very Strange to You, but I Don't See Myself as a Disabled Person: Identity and Disability". *Disability and Society* 17(6): 509-27.



A mesma pessoa com uma incapacidade pode tornar-se uma PCD ao se deparar com um ambiente/uma situação não adaptada, enquanto nenhuma deficiência ocorre em outro ambiente/outra situação.





POR QUE AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA PRECISAM SE ADAPTAR AOS AMBIENTES EM VEZ DE OS AMBIENTES SE ADAPTAREM ÀS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA?

Juan Pablo Salazar

Há milhares de anos, em Esparta, crianças com deficiência foram atiradas de um penhasco, supostamente com o objetivo de não enfraquecer o poder militar do estado.

As coisas não melhoraram muito no primeiro milênio de nossa era, quando as PCDs não eram mais do que mendigos precisando de milagres para “curar” sua diversidade. Continuando a história, séculos depois, vemos como, nas peças de Shakespeare, personagens deficientes como Ricardo III ainda entendem sua condição na forma de um castigo que os preenche de ressentimento, pelo qual devem se vingar do mundo. Durante a maior parte da história, o papel das PCDs na sociedade tem se limitado a serem objetos de cura milagrosa, bem-estar, caridade ou mesmo perseguição, por causa de características que fazem parte da natureza humana e que ninguém escolhe ter. Uma maldição.

Após a chegada do iluminismo e o início do desenvolvimento do que entendemos hoje como medicina moderna, as PCDs movem-se para um novo paradigma que as coloca no microscópio das intervenções científicas. Elas se tornam pacientes. Elas devem esperar para “melhorar”, a fim de alcançar aquilo que é entendido como “normal” e participar da sociedade. Com mais cirurgias, terapias ou novas tecnologias, elas serão capazes de se adaptar a ambientes projetados para pessoas sem deficiência. Isso faz muito sentido e, com sorte, a ciência e a tecnologia farão muito progresso.

Mas por que as PCDs precisam se adaptar aos ambientes em vez de os ambientes se adaptarem às PCDs?

Sob um novo paradigma de direitos humanos, a deficiência é entendida como um fenômeno que ocorre por meio da interação entre as pessoas com incapacidades e as barreiras no meio ambiente. Existe uma Convenção das Nações Unidas que define a deficiência dessa forma, assim como os países que ratificaram essa ferramenta de direito internacional estão empenhados em remover as barreiras. Isso significa que a deficiência não está dentro dos indivíduos, mas que cada pessoa possui uma série de características, e essas características não são uma razão para que ela não possa ter acesso aos seus direitos.

Este é um movimento pelos direitos civis equivalente às lutas de outros grupos sociais, como mulheres, população LGBT, povos indígenas, etc.

Naturalmente, existem mil nuances e diferenças entre cada uma dessas lutas e sua comparação em pé de igualdade mostra-se insensível à dor de muitas pessoas. Hoje, as PCDs, por exemplo, não são sistematicamente perseguidas por grupos organizados, o que acontece com outras comunidades, e a violência associada é muito menor. Todavia, elas são comparáveis de um ponto de vista acadêmico, no qual essa característica, somada às barreiras culturais ou físicas, equivale à discriminação.

Por todas essas razões, as PCDs não são objetos de uma maldição de carma, intervenções médicas científicas ou políticas de bem-estar, mas são cidadãos com direitos.

Agora, o que isso significa, na prática, nas cidades?

O fato de as cidades serem locais nos quais se concentra a maior parte da população da América Latina e do Caribe significa que esse desafio é especialmente importante nas áreas urbanas. Uma cidade que remove barreiras para PCDs e cria ambientes que podem ser utilizados pelo maior número possível de pessoas está se movendo na direção certa, rumo ao alcance da verdadeira inclusão.

Embora esse esforço para remover barreiras não seja um favor, mas um direito, ele também pode ser entendido pelo benefício que traz para as próprias cidades e as sociedades que as habitam. Mais gente, com mais diversidade e tendo mais acesso a mais oportunidades, resulta em mais desenvolvimento e menor custo.

A concretização de cidades acessíveis envolve a coordenação de diversos atores em diferentes frentes, cada um fazendo sua parte: políticas públicas, investimentos públicos e privados, ativismo da sociedade civil, conhecimento técnico, pressão da mídia, monitoramento e sancionamento de autoridades legítimas e competentes, cultura cidadã, entre outras.

Que ferramentas podem ser utilizadas para aplicar isso na prática?

As cidades coloniais da América Latina são um verdadeiro patrimônio da arquitetura universal. Desde a catedral de Oaxaca até as pequenas praças espalhadas por Cuzco as fontes de Ouro Preto, são mil pérolas a serem descobertas e, todos os anos milhões de turistas se deleitam com esses emblemas do passado, que se assemelham a portais para algo místico. Contudo, há um detalhe que os talentosos arquitetos e urbanistas dessas maravilhosas obras de arte esqueceram: a acessibilidade. Embora a primeira cadeira de rodas tenha sido inventada no século

XVI, precisamente na Espanha pelo rei Filipe II, a infraestrutura necessária para seu uso com segurança e conforto e de forma autônoma e natural ainda estava longe de ser aperfeiçoada. Menos desculpáveis são as construções e detalhes urbanos em nossas cidades que, embora tenham sido construídas há apenas algumas décadas ou mesmo anos atrás, ainda não possuem os critérios básicos de acessibilidade para cadeiras de rodas e pessoas com qualquer tipo de deficiência.

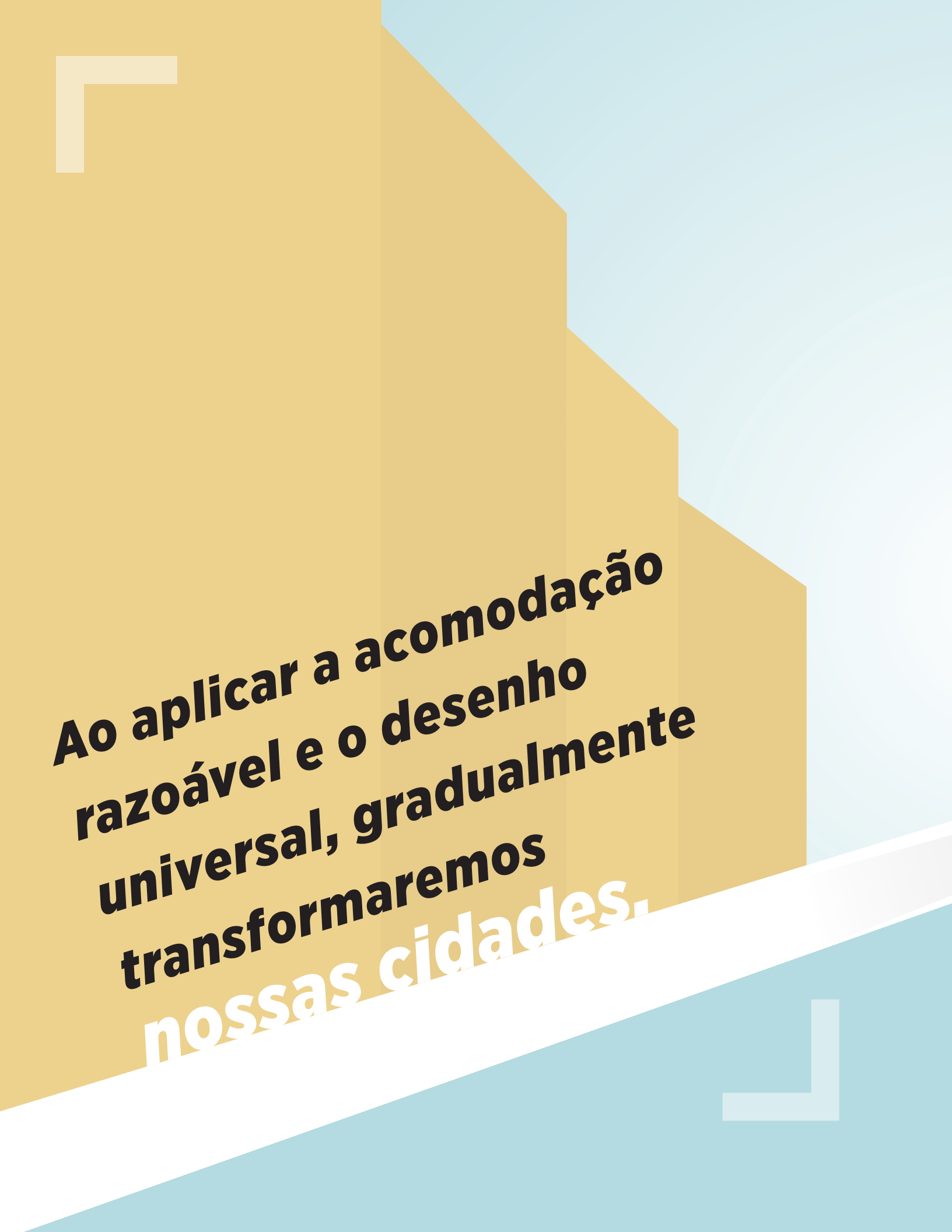
Então, o que fazer? Devemos usar uma escavadeira para derrubar prédios coloniais e abrir novos espaços acessíveis? Devemos demolir sistemas de transporte, redes urbanas e outros espaços públicos para recomeçar? Não, isso seria ultrajante e tolo. Felizmente, a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência propõe duas ferramentas para resolver esse problema: acomodação razoável e desenho universal.

No mundo da arquitetura, a acomodação razoável é algo como uma visão revisionista do passado. O que devemos fazer para tornar acessíveis os edifícios existentes? Às vezes, uma simples rampa ou elementos decorativos, que utilizam o ferro e a madeira, fazem a mágica para dar acesso a PCDs sem ter de quebrar os tijolos que fazem parte do nosso patrimônio cultural. Em outras palavras, é uma solução que não é perfeita, mas é “razoável”. Ele acomoda aquilo que já existe e o converte em algo possível para todos. É uma solução que “burla” o sistema e o deixa aberto.

O desenho universal, ao contrário, é mais um olhar para o futuro. Todas as novas construções devem levar em consideração, desde o início, parâmetros internacionais de acessibilidade, partindo do projeto em si, desde a planta até o Autocad. Não destruiremos igrejas coloniais para torná-las acessíveis, mas certamente construiremos uma nova igreja que possa ser utilizada em igualdade de condições por todos os cidadãos. Isso significa que todos os edifícios são acessíveis a todos, sem segregação ou projeto “especializado”: portas, banheiros, planejamento urbano, terminais de transporte, acesso a edifícios públicos etc. Em todos os lugares, desde áreas naturais e municípios rurais a grandes cidades, os estados devem garantir acessibilidade de boa qualidade, envolvendo a ampla diversidade da população.

Ao aplicar a acomodação razoável e o desenho universal, gradualmente transformaremos nossas cidades, de modo que os valores da Convenção das Nações Unidas sejam transformados em infraestrutura e a deficiência se torne nada mais do que um detalhe anedótico nas muitas fases da identidade de uma pessoa, ao invés de uma limitação no acesso a seus direitos.





**Ao aplicar a acomodação
razoável e o desenho
universal, gradualmente
transformaremos
nossas cidades.**





CIDADES INCLUSIVAS E ACESSÍVEIS

- | Victor Pineda,
- | Luis Artieda,
- | Katherine Chacón Martínez, e
- | Federico Poitier-World Enabled²

O mundo está se urbanizando em um ritmo rápido.

Mais de 87 milhões de pessoas se mudam para as cidades a cada ano.

Nos próximos 35 anos, as cidades moldarão praticamente todos os aspectos do desenvolvimento global, inclusive a forma como os direitos humanos fundamentais são debatidos e implementados (Grupo Independente de Cientistas, 2019). A exclusão social, a discriminação e a marginalização representam dificuldades significativas para a construção de cidades inclusivas, a reivindicação de direitos e a provisão da igualdade de acesso às oportunidades nas áreas urbanas. Promover cidades e sociedades para a diversidade humana, a inclusão social e a igualdade está se tornando uma prioridade e é a chave para um futuro verdadeiramente inclusivo e sustentável para todos (UN DESA, 2009).

O Global Infrastructure Hub (2019) estima que precisaremos de US\$ 15 trilhões em investimentos em infraestrutura para lidar com a transformação urbana em andamento.

Contudo, é vital que essa expansão e transformação dos ambientes urbanos leve em consideração o fato de que uma em cada sete pessoas possui deficiência. A urbanização oferece oportunidades de inclusão social, acesso igualitário a serviços e meios de subsistência e envolvimento e mobilização de populações vulneráveis

2. Este estudo de caso foi adaptado do documento de política de Cidades Acessíveis e Inclusivas apresentado pelo World Enabled durante a Assembléia de Especialistas e Líderes Locais da United Cities & Local Governments (UCLG), ocorrida em Durban, África do Sul, em novembro de 2019 (World Enabled 2019).

em risco de exclusão. Para beneficiarem-se dessas oportunidades, as cidades devem garantir que o desenvolvimento urbano seja inclusivo e possibilite os direitos de todas as pessoas, especialmente aquelas de comunidades marginalizadas que incluem pessoas com deficiência e idosos.

Hoje, as pessoas com deficiência e os idosos representam 25% da população mundial e enfrentam inúmeras barreiras para sua inclusão efetiva nas cidades (OMS, 2011), como a falta de acesso a transporte e espaços públicos, emprego e educação. Mais da metade de todas as pessoas com deficiência e idosos vivem atualmente em cidades e vilas e, em 2050, estima-se que mais de 2 bilhões de pessoas com deficiência e idosos viverão em cidades e vilas (UN DESA, 2015).

Em todo o mundo, as pessoas com deficiência representam aproximadamente 13 por cento da população (Servimedia, 2008; Kraus et al., 2018). No entanto, os números reais podem ser muito maiores do que isso; as estatísticas européias mostram que, ao considerar as estatísticas de auto-relato, em vez da documentação formal de credenciamento do governo, até 25% da população podem incluir pessoas com algum tipo de deficiência (Servimedia, 2015).

Em toda a América Latina, as estatísticas mostram que a prevalência de mulheres com deficiência é geralmente maior do que a dos homens (14,9% contra 10,9% no Chile, 10,4% contra 7,1% no México e 11,6% contra 9,6% no Peru). Na América Latina, se considerarmos todos os grupos prioritários que também são afetados por questões de acessibilidade, incluindo pessoas com deficiência, pessoas com mais de 60 anos de idade, crianças menores de cinco anos e mulheres grávidas, o percentual sobe para aproximadamente 38 por cento da população total (EUROsociAL, 2015).³

Reconhecendo as tendências e oportunidades da transformação urbana, as cidades ao redor do mundo devem decidir como adaptar suas estruturas e serviços para serem inclusivas e garantir que sejam acessíveis para todas as pessoas.

Ao quebrar as barreiras físicas, de mobilidade, digitais, de comunicação e participativas, além de adotar políticas, investimentos e programas de desenvolvimento urbano inclusivos, as cidades podem melhorar os resultados

3. Na América Latina, 30,1% correspondem a estratos de pobreza, enquanto 37,9% da população são estratos sociais não pobres, mas vulneráveis.

sociais e econômicos para todos os indivíduos. Algumas iniciativas que as cidades podem adotar consistem em políticas que promovam a acessibilidade e o desenho universal, melhorem o acesso em áreas urbanas e forneçam moradia e transporte mais viáveis, maior mobilidade, espaços públicos seguros e programas de inclusão social que incluam minorias e recebam recém-chegados⁴

→ A ESTRUTURA JURÍDICA

A acessibilidade é um direito humano que deve ser garantido por todos os governos.

Ao estabelecer parâmetros de acessibilidade, podem ser realizadas oportunidades para a inclusão social plena de pessoas com deficiência (World Enabled, 2016).

Muitos governos que ratificaram a Convenção das Nações Unidas sobre os *Direitos das Pessoas com Deficiências* (CDPD da ONU) e as cidades que adotaram a *Estrutura de Cidades Amigas dos Idosos da Organização Mundial da Saúde* (OMS) são responsáveis e estão comprometidos com a criação de uma sociedade inclusiva e acessível. A acessibilidade também é cada vez mais reconhecida como um direito humano fundamental e uma condição prévia para que os idosos e as pessoas com deficiência vivam de maneira independente e participem de forma plena e igualitária na sociedade. A adoção dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODSs), da Nova Agenda Urbana, e da Estrutura de Sendai para Redução do Risco de Desastres, com um claro mandato de não deixar ninguém para trás, oferece oportunidades críticas para que as cidades moldem um futuro urbano mais inclusivo e acessível para todos.

A inclusão da acessibilidade no processo de desenvolvimento urbano pode ser dividida em três aspectos principais: ambientes físicos e sistemas de mobilidade, moradia adequada e infraestrutura digital e de informação. Esses três aspectos são levantados em importantes acordos, normas e tratados multilaterais. Embora esses documentos jurídicos multilaterais se refiram à acessibilidade abrangente, cada um deles aborda um ou mais dos três aspectos principais. Por exemplo, a CDPD da ONU tem um foco direto no ambiente físico e nos sistemas de mobilidade no Artigo 20, sobre Mobilidade Pessoal, bem como uma abordagem mais ampla da acessibilidade como um direito e um princípio geral no Artigo 9, sobre Acessibilidade, que inclui a acessibilidade a edifícios, estradas, transportes e habitação, além de acessibilidades na informação e na comunicação. O foco

4. *Desenho Universal* significa o desenho de produtos, ambientes, programas e serviços a serem utilizados por todas as pessoas, na medida do possível, sem a necessidade de adaptação ou desenho especializados. O desenho universal não deve excluir dispositivos de assistência para grupos específicos de pessoas com deficiência, quando necessário (Assembléia Geral da ONU, 2006, Artigo 2).

específico em moradia adequada está incluído no Artigo 28 da CDPD da ONU, sobre Padrão de Vida Adequado e Proteção Social, e o foco específico em informações acessíveis está incluído no Artigo 21, sobre Liberdade de Expressão e de Opinião e Acesso à Informação (Assembleia Geral da ONU, 2006) A *Estrutura de Sendai da ONU para Redução do Risco de Desastres*, um acordo voluntário não-vinculante de 15 anos, concentra-se na adaptação às mudanças climáticas para redução do risco de desastres e refere-se à acessibilidade na informação e na infraestrutura digital, conforme os Artigos 7, 18, 19, 24 e 30 (Assembleia Geral da ONU, 2015). A Nova Agenda Urbana da ONU, um documento orientado para ações voltadas para o desenvolvimento urbano sustentável, menciona a acessibilidade em relação à moradia adequada nos Artigos 13, 14, 25, 32, 34, 36, 67 e 95 (ONU, 2017).

É importante observar que a maioria desses documentos multilaterais são documentos não-vinculantes, nos quais as nações signatárias não são legalmente obrigadas a seguir seus termos. A exceção a isso é a CDPD da ONU, que é um tratado vinculante assinado por mais de 172 nações e partes.

Existen otros acuerdos e instrumentos multilaterales que tratan aspectos fundamentales del desarrollo urbano, como la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible* (los 17 *Objetivos de Desarrollo Sostenible* de las Naciones Unidas), la iniciativa de la OMS *Ciudades y Comunidades Adaptadas a las Personas Mayores* y las normas de la Organización Internacional de Normalización (normas ISO) que se refieren a la accesibilidad del entorno edificado, las ciudades sostenibles y la accesibilidad digital (ISO)

Existem outros acordos e instrumentos multilaterais que abordam aspectos-chave do desenvolvimento urbano, incluindo a *Agenda 2030 da ONU para o Desenvolvimento Sustentável (as 17 Metas de Desenvolvimento Sustentável da ONU)*, a *Iniciativa de Cidades Amigas dos Idosos* da Organização Mundial da Saúde da ONU, e a Organização Internacional de Normalização (ISO).⁵

Outros documentos que possuem uma visão holística sobre todos os aspectos da acessibilidade são a Declaração Universal dos Direitos Humanos da ONU, que afirma no Artigo 21.2., “Toda a pessoa tem direito de acesso, em condições de igualdade, às funções públicas do seu país.”; e a declaração da campanha Cities For All (2019) (Pacto Global sobre Cidades Inclusivas e Acessíveis), que possui seis princípios orientadores para alcançar cidades inclusivas e acessíveis: i) não-discriminação, ii) participação, iii) acessibilidade, iv) políticas

5. Normas da ISO que se referem à acessibilidade em Ambientes Construídos, Cidades e Acessibilidade Digital (ISO 21542, ISO 40500, ISO 37122) - www.iso.org.

e programas urbanos inclusivos, v) desenvolvimento de capacidades e vi) dados para o desenvolvimento. Os princípios orientadores do *Cities For All* promovem políticas que protegem os direitos das pessoas com deficiência e combatem as políticas de exclusão que perpetuam a desigualdade.

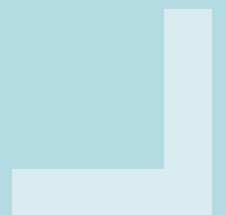
Também é importante compreender que, apesar de serem obrigatórios em nível federal, quase 70 por cento das metas da Meta de Desenvolvimento Sustentável serão ganhos ou perdidos em nível local. A inclusão é um tema central em todos os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015); no entanto, ela não é bem medida ou definida no nível básico da governança municipal.

A Tabela 1 mostra a estrutura jurídica em relação aos três aspectos principais e os países ou cidades signatários de cada um dos instrumentos internacionais. Todos os países da América Latina e Caribe (ALC) assinaram os Acordos das Nações Unidas. No entanto, apenas 21 países da ALC assinaram a Convenção Interamericana da OEA para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra Pessoas com Deficiência; 157 cidades de apenas nove países da ALC aderiram à Rede Global de Cidades e Comunidades Amigas dos Idosos da OMS⁶; e quatro cidades da ALC assinaram o Pacto Global do *Cities For All*.

6. A Estrutura e o guia para a Rede Global de Cidades e Comunidades Amigas dos Idosos da OMS podem ser encontrados em “Membership in the Global Network of Age-friendly Cities and Communities (GNAFCC)” (OMS, 2019), inspirado em “The Global age-friendly cities: a guide” (OMS, 2007).



***Cidades bem planejadas
podem melhorar
drasticamente os resultados
sociais e econômicos
para indivíduos com uma
variedade de deficiências,
suas famílias e as
comunidades maiores nas
quais participam.***



→ TABELA 1

Interseções entre documentos e normas jurídicos multilaterais (com menções e conceitos específicos sobre acessibilidade) em três diferentes áreas de desenvolvimento urbano.

1 : **Ambientes físicos e sistemas de mobilidade** **2** : **Moradia adequada**

Declaração Universal dos Direitos Humanos da ONU	Artigo 21.2	Artigo 21.2
Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência	Artigos 9, 20	Artigos 19, 28
Agenda 2030 da ONU: Objetivos de Desenvolvimento Sustentável	ODS 11.2, 11.3, 11.7, 11.A, 11.B	ODS 11.1, 11.3, 11.B, 11.C
Nova Agenda Urbana da ONU	Artigos 11, 13.a, 13.b, 13.f, 14.a, 14.b, 25, 32, 34, 36, 37, 55, 67, 95, 100, 114	Artigos 13.a, 14.a, 25, 32, 34, 36, 67, 95
Convenção Interamericana da OEA para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra PcD	Artigos 3.a, 3.b, 3.c	Artigos 3.a, 3.b, 3.c
Estrutura de Sendai da ONU para Redução do Risco de Desastres 2015-2030	Artigos 7, 19.d, 30.k, 32	Artigos 7, 19.d, 30.j, 30.k, 32
Cidades Amigas dos Idosos da OMS⁷	Artigos 1, 19, 29, 57, 59	Artigos 55, 59
Normas da ISO	ISO 40500, ISO 37122	ISO 21542
Cities For All - 6 Princípios-Chave⁸	1. Não-Discriminação; 2. Participação; 3. Acessibilidade; 4. Políticas e Programas Urbanos Inclusivos; 5. Desenvolvimento de Capacidades; 6. Dados para o Desenvolvimento	

7. Nesta análise, “Estratégia Global e Plano de Ação da OMS sobre Envelhecimento e Saúde” (OMS, 2017) é um documento utilizado como política estratégica para a Iniciativa Cidades Amigas dos Idosos da OMS. A relação é explicada em “Membership in the Global Network of Age-friendly Cities and Communities (GNAFCC)”: “Em 2002, a OMS lançou ‘Active ageing: a policy framework’. ‘Global age-friendly cities: a guide’ foi desenvolvido nessa estrutura. Em 2015, a OMS emitiu uma nova estrutura para o envelhecimento saudável que, desde então, foi endossada por 194 Estados-Membros e constitui a base da Estratégia Global e do Plano de Ação da OMS sobre Envelhecimento e Saúde (2016-2030). A nova abordagem da OMS complementa nossa abordagem anterior, enquadrando ações amigáveis para o idoso no sentido de cumprir a meta de aumentar a capacidade funcional e estendendo esses conceitos de uma forma que seja relevante para todos os setores e possa incentivá-los a trabalhar juntos” (OMS, 2019).

Países signatários da América Latina

Antígua e Barbuda
Argentina
Bahamas
Barbados
Belize
Bolívia
Brasil
Chile
Colômbia
Costa Rica
Cuba
Dominica
Ecuador
El Salvador
Granada
Guatemala
Guiana
Haiti
Honduras
Jamaica
México
Nicaragua
Panamá
Paraguay
Peru
República Dominicana
São Cristóvão e Névis
São Vicente e Granadinas
Santa Lúcia
Suriname
Trinidad y Tobago
Uruguay
Venezuela

Argentina
Brasil
Chile
Costa Rica
Cuba
México
Peru
Porto Rico
Uruguai

3 Infraestrutura de informação e digital

Artigo 21.2

Artigos 9, 20, 21

ODS 11.B

Artigos 34, 36,
92, 156

Artigos 3.a, 3.b, 3.c

Artigos 7, 18.g, 19.d,
19.g, 24.e, 30.k

Artigos 29, 59

ISO 40500, *
ISO 37122

São Paulo, Rio de Janeiro,
e Curitiba (Brasil),
Puebla (México), e
Otavalo (Venezuela).

8. Listamos as cidades latino-americanas signatárias desta campanha, a partir de dezembro de 2019.

*quase todos os países exceto Venezuela e Grenada

→ OPORTUNIDADES NA CONSTRUÇÃO DE CIDADES PARA TODOS

Mulheres, homens, meninas e meninos com deficiência continuam a enfrentar considerável discriminação em relação à mobilidade e ao acesso à infraestrutura e aos serviços urbanos (p. ex., habitação, transporte, água potável, educação, emprego, serviços de saúde e tecnologia da informação). Isso não resulta somente em exclusão, mas em menos oportunidades de emprego, educação e participação política (World Enabled, 2016).

A abordagem dessas questões oferece a oportunidade de abordar não apenas a desigualdade no nível das cidades, mas também, de forma mais ampla, outras questões críticas que existem no nível transversal.

Algumas das principais oportunidades em nível local incluem a melhoria dos resultados sociais e econômicos e a incorporação do desenho universal nos processos de planejamento e na infraestrutura turística. Em nível transversal, existem oportunidades em relação às alterações climáticas e à mitigação de riscos.

→ OPORTUNIDADES EM NÍVEL LOCAL

Melhorar os Resultados Sociais e Econômicos

Cidades bem planejadas podem melhorar drasticamente os resultados sociais e econômicos para indivíduos com uma variedade de deficiências, suas famílias e as comunidades maiores nas quais participam.

As taxas mais baixas de participação econômica e de mercado de trabalho de pessoas com deficiência impõem uma carga maior de bem-estar aos governos, destacando os custos da exclusão, estimados em três a sete por cento do PIB global (Buckup, 2009). Nos EUA, de acordo com uma pesquisa de 2010 do US Census Bureau (Brault, 2012), as pessoas com deficiência têm menos probabilidade de estar empregadas, ganham menos por ano quando empregadas e são mais propensas a viver na pobreza. Economias de baixa e média renda geralmente alocam recursos limitados para maximizar a utilidade; desse modo, os custos associados à exclusão da força de trabalho de um único grupo, como pessoas com deficiência, podem levar a perdas substanciais iguais a aproximadamente sete por cento do PIB nacional (ONU, 2016).

Atraindo o Turismo

Na indústria do turismo, que é vital para muitos países latino-americanos (especialmente o Caribe, onde o turismo é responsável por cerca de 30% do PIB), os custos associados à não adoção dos princípios do desenho universal na infraestrutura turística significam deixar de captar 20% do mercado global (ONU, 2016).

Economia de Custos

A incorporação de princípios e normas de acessibilidade no início do processo de planejamento oferece outra importante oportunidade para as cidades.

Por exemplo, uma adaptação que visa à acessibilidade é muito mais cara — até 20 por cento do custo original — do que a integração dos princípios de acessibilidade e de desenho universal em novos edifícios. Em contraste, quando incorporado no início do processo de planejamento, esse custo representa apenas em torno de um por cento do custo total (OMS 2011).

→ OPORTUNIDADES EM NÍVEL TRANSVERSAL

Mudança Climática

A acessibilidade é uma questão transversal que se cruza com um conjunto diversificado de temas.

Um exemplo disso é como a acessibilidade está diretamente relacionada à sustentabilidade e à resiliência ambiental (que, por si só, está ligada aos esforços de redução do risco de desastres). Estima-se que haverá pelo menos 200 milhões de pessoas deslocadas por eventos climáticos até 2050, das quais pelo menos 30 milhões provavelmente serão pessoas com deficiência. E esse número não leva em conta as muitas outras que serão deixadas para trás, lutando por um meio de vida em ambientes degradados (OIM, 2016).

Existem ações e iniciativas que podem aumentar a acessibilidade em áreas urbanas, bem como diminuir a poluição diretamente ligada às mudanças climáticas (PIMC, 2014). Por exemplo, cidades compactas podem ajudar a melhorar a acessibilidade e a mobilidade de baixo carbono nas cidades.⁹ Áreas extensas geralmente

9. O setor de transporte produz aproximadamente 23% das emissões mundiais de CO₂, o equivalente a 6,7 gigatoneladas de CO₂ em 2010 (PIMC, 2014).

forçam pessoas e mercadorias a viajarem distâncias maiores, aumentando o congestionamento e os padrões de movimento insustentáveis, além de reforçarem a segregação.

Os ambientes urbanos podem ser acessíveis, com baixo teor de carbono e centrados no ser humano; além disso, podem influenciar a saúde de uma comunidade a longo prazo, por meio de medidas que incluem padrões mínimos de densidade, regulamentos de uso misto e um bônus de densidade para desenvolvedores. Um exemplo de tal medida é o 'Princípio de Proximidade a Estações' da Lei de Planejamento da Dinamarca, que exige que novos escritórios com mais de 1.500 metros quadrados estejam localizados a 600 metros de uma estação ferroviária, levando à forma urbana compacta e eficiente de Copenhague (LSE, 2014). Ao reduzir a dependência de automóveis e incentivar formas mais ativas de transporte pessoal, as cidades podem melhorar os resultados de saúde e aumentar a mobilidade daqueles que não podem ou não desejam dirigir (p. ex., jovens, pessoas com deficiência e idosos) (New Economy Report, 2014).¹⁰ Menos carros nas estradas também é algo que se traduz em redução da poluição do ar e das emissões de gases de efeito estufa, com benefícios ambientais e de saúde associados (World Enabled, 2016; Transportation Research Board e National Research Council, 2009).¹¹

Muitas cidades ao redor do mundo, inclusive na América Latina, instituíram estratégias chamadas de desenvolvimento orientado para o transporte (DDT), concentrando o desenvolvimento de uso misto e de maior densidade em torno das estações de transporte e ao longo das linhas de transporte.

Isso permite que os residentes usem os serviços de transporte mais facilmente, reduzindo a necessidade de propriedade pessoal de automóveis. Isso resulta em uma menor necessidade de vagas de estacionamento e outras infraestruturas voltadas para automóveis, bem como um aumento na disponibilidade de vagas públicas. Melhorias acessíveis para estratégias de DOT incluem sistemas abrangentes de "localização" e informações de fácil leitura para ajudar todos os usuários, inclusive turistas, a navegar em ambientes complexos, como estações de transporte público. Outro exemplo são os ônibus de piso baixo, pioneiros em Curitiba, Brasil, para melhoria do acesso ao transporte público para o público em geral, especialmente idosos e pessoas com deficiência, incluindo aqueles que utilizam cadeiras de rodas e andadores (World Enabled, 2016; WHO, 2011).

10. "O transporte urbano é mais complexo do que os outros setores de transporte, não apenas porque envolve a integração de diferentes sistemas, mas também porque produz a acessibilidade em conjunto com o desenvolvimento espacial" (New Economy Report 2014).

11. O National Research Council dos EUA estima que dobrar as densidades nas regiões metropolitanas pode reduzir os veículos por quilômetro percorrido (VQP) em até 25%, ao concentrar também o emprego e, desse modo, reduzir a poluição dos carros com gases de efeito estufa.

A falta de acesso a sistemas de alerta precoce, transporte, habitação sem barreiras e edifícios e espaços públicos coloca pessoas com deficiência e idosos em alto risco, no que diz respeito a desastres causados por perigos naturais e conflitos ou desastres de baixa gravidade e alta frequência (ONU, 2013).

Por exemplo, pesquisas indicam que a taxa de mortalidade entre pessoas com deficiência foi o dobro do resto da população durante o terremoto e o tsunami no Japão, em 2011 (ONU, 2013).

A colaboração para mitigar esses riscos já está acontecendo, como é o caso em Chakaria, Bangladesh. Após as enchentes de 2015, que foram as mais altas de que se tem memória, uma coalizão da sociedade civil que incluiu o Centro para Deficientes em Desenvolvimento (CDD), a Missão Cristã para Cegos (MCC) e Assistência Social e Reabilitação para Pessoas Fisicamente Vulneráveis, apoiou o Instituto de Pesquisa de Habitação e Construção e o Governo de Bangladesh na realização de um estudo para projetar e construir um protótipo de casa. O protótipo era acessível para todos, resistente a enchentes e foi desenvolvido por meio de uma competição que envolveu universidades locais (World Enabled 2016). A coalizão se reuniu com a comunidade afetada e pessoas com deficiência para aprender sobre suas necessidades habitacionais em geral, bem como durante uma situação de enchente.

Sessenta e seis alunos enviaram 19 projetos, proporcionando uma oportunidade de selecionar diferentes recursos de acessibilidade e desenho universal que atendiam a critérios-chave como conforto, usabilidade, segurança, uso de materiais locais, baixo custo e métodos de construção facilmente replicáveis (World Enabled, 2016). Após construir um protótipo e estudar sua resiliência, o CDD e a MCC lançaram uma campanha de ativismo para promover o desenho e sua inovação em termos de acessibilidade e desenho universal para qualquer novo projeto de construção de moradias em zonas de inundação repentina. Isso fornece um bom exemplo de como a colaboração entre atores nacionais e locais pode ser fundamental para a produção de modelos inovadores de acessibilidade, sustentabilidade e resiliência.

→ DESAFIOS NA CONSTRUÇÃO DE CIDADES PARA TODOS

Embora os benefícios para uma cidade por atuar na melhoria da acessibilidade possam ser claros, inúmeros desafios ainda que devem ser superados para maximizar os ganhos do desenho e do desenvolvimento urbanos inclusivos. Alguns dos principais desafios, bem como exemplos de programas e práticas utilizados para mitigá-los, são detalhados a seguir:

Envolvimento de grupos vulneráveis: Pessoas com deficiência e idosos devem ser envolvidos no planejamento, no projeto e no monitoramento das transformações de desenvolvimento urbano. No Uzbequistão, foi desenvolvido o programa 'Acessibilidade, Consciência Cívica, Emprego e Apoio Social para PCDs'. Ele envolveu a participação de diferentes atores, incluindo pessoas com deficiência física, cujo trabalho era ajudar a desenvolver as leis necessárias relacionadas a questões de acessibilidade, bem como monitorar a acessibilidade de edifícios públicos ao longo do tempo (ONU, 2016).

Uso de indicadores de acessibilidade: Pode ser difícil selecionar indicadores a serem utilizados no desenho de políticas e estratégias de planejamento urbano capazes de medir e monitorar a inclusão. Uma boa prática utilizada na América Latina foi a 'Metodologia para a Elaboração de Planos de Acessibilidade Universal' no Equador. O programa coletou dados nacionais sobre acessibilidade universal, que foram então utilizados para estabelecer uma linha de base para as próximas avaliações na implementação do ajuste universal (ONU, 2016).

Coordenação interinstitucional em níveis local e nacional: A coordenação de abordagens de inclusão, acessibilidade e direitos humanos pode ser complexa, porquanto suas estratégias e implementação costumam ser isoladas. O fórum One Quarter for All, realizado na Alemanha com o apoio da iniciativa Q8, incluiu participantes da comunidade, autoridades, comunidades religiosas, associações e fundações locais.¹² Ele foi utilizado para iniciativas locais e empreendimentos de construção conjunta, bem como desenvolveu 30 metas e recomendações associadas para o desenvolvimento arquitetônico e urbano inclusivo (ONU 2016).

Conscientização e compreensão: Os formuladores de políticas, planejadores urbanos, provedores de serviços e projetistas precisam ter conscientização e compreensão dos benefícios sociais, econômicos e de inovação da inclusão e da acessibilidade para o desenvolvimento urbano inclusivo. Essa conscientização também precisa se estender às ferramentas disponíveis para apoio às estratégias

12. A iniciativa Q8 é, em si, um projeto da Evangelische Stiftung Alsterdorf, uma grande fundação com sede em Hamburgo dedicada, em parte, a ajudar pessoas com deficiência (Fembeck, 2017).

de desenvolvimento urbano inclusivo. O “Plano de Ação para Kuala Lumpur como uma Cidade Acessível”, que foi desenvolvido em 2010, estabeleceu uma estrutura de implementação que incluiu oficinas, auditoria de acesso e um foco holístico em todas as três fases do processo de construção: projeto, construção e pós-construção. Ele destacou três áreas prioritárias: legislação, fiscalização e monitoramento e conscientização (ONU, 2016).

Treinamento: Programas precisam ser desenvolvidos para formuladores de políticas governamentais, estudantes e profissionais, acerca de como construir cidades acessíveis. O curso “Apoiando arquitetos e planejadores urbanos para entender a acessibilidade”, da Global Alliance on Accessible Technologies and Environments (GAATES), que está em andamento, permite que os indivíduos aprendam respondendo questionários em seu próprio ritmo, sempre que lhes for conveniente. O curso foi elaborado para atender às necessidades de formação continuada de arquitetos, paisagistas e urbanistas, mas está aberto a todos os interessados em projetos acessíveis e em sua implantação em espaços públicos (ONU, 2016).

Orcamentos inclusivos e participativos e mecanismos de financiamento: São necessários para implementar, de maneira eficaz, políticas e estratégias de desenvolvimento urbano inclusivo. Um bom exemplo é o programa “Habitação de Apoio para Pessoas com Deficiências”, dos EUA. Nos Estados Unidos, fundos federais, estaduais e municipais, bem como investimentos de capital corporativo, estão envolvidos no financiamento e desenvolvimento de moradias. Os subsídios do governo subsidiam os aluguéis, permitindo que os inquilinos paguem apenas um terço de sua renda. Subsídios governamentais, fundações e filantropia privada são utilizados para financiar os serviços de apoio necessários (ONU, 2016).

Geração de dados inclusivos e desagregados: Isso é necessário para identificar melhor as populações vulneráveis na sociedade e suas barreiras específicas para acessar os serviços públicos da cidade. O programa de informação visual e acústica utilizado em ônibus públicos na Espanha foi criado para ajudar a permitir o uso seguro e independente do transporte público por ônibus para pessoas com deficiência visual ou auditiva (ONU, 2016). Ele envolveu o uso de uma plataforma de dados aberta, que permite que terceiros desenvolva, aplicativos e criem funcionalidades adicionais.

Liderança do governo local: A liderança de apoio no desenvolvimento urbano inclusivo e no compromisso sustentado com programas são fatores cruciais para alcançar resultados vantajosos. O Plano Diretor de Acessibilidade de Cingapura fornece um exemplo de forte liderança e compromisso por parte dos funcionários municipais, a fim de criar um ambiente construído de fácil utilização. O Plano Diretor é uma estrutura holística que aborda a adoção da acessibilidade e do desenho universal, com uma abordagem diversificada e multifacetada para lidar com as questões de acessibilidade de desenvolvimentos passados, presentes e futuros (ONU, 2016).

Provisões para espaços públicos seguros e acessíveis: O projeto mexicano “Transformando um pedaço de terra não utilizado em um espaço público inclusivo” fornece um bom exemplo de como o espaço público pode ser recuperado criando parques de bolso. Isso envolveu uma abordagem inclusiva desde o estágio inicial, em que a participação da comunidade e a orientação de especialistas em acessibilidade foram solicitadas no processo de tomada de decisões (ONU, 2016).

Combate a estigmas e atitudes negativas contra populações vulneráveis: As percepções negativas de pessoas com deficiência infelizmente não são incomuns. Isso leva a percepções de desamparo e pode resultar na negação de acesso a emprego, educação e moradia com base em deficiência, idade ou sexo. Um exemplo de programa de sucesso para ajudar a combater esse desafio foi o projeto canadense “Comunidades Habitáveis e Inclusivas para Idosos com Deficiências e Todos os Cidadãos: Modelo e Ferramentas para as Ações.” Os objetivos gerais do programa foram aumentar o conhecimento geral dos formuladores de políticas, dos provedores de serviços e da comunidade sobre como criar Comunidades Habitáveis e Inclusivas (CHI), e desenvolver estruturas de planejamento e avaliação baseadas no modelo conceitual de CHI que podem ser compartilhadas pela comunidade e pelo governo. Esses modelos conceituais foram aplicados para garantir coordenação de atividades, tomada de decisões e distribuição de recursos melhores para todos os membros da comunidade, inclusive PCDs (ONU, 2016).

→ SECRETARIAS MUNICIPAIS E DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA


Muitas cidades ao redor do mundo possuem agências específicas encarregadas de administrar programas que promovem a acessibilidade e a inclusão e, de forma mais ampla, defendem os direitos das pessoas com deficiência.

Em grandes áreas metropolitanas dos Estados Unidos, o Escritório de Pessoas com Deficiências é o órgão consultivo designado para o cumprimento da *Lei dos Estadunidenses com Deficiências* (LED) e a orientação do Prefeito e do Conselho Municipal sobre questões que afetam a comunidade de deficientes (The ADA National Network, 2020).¹³ Da mesma forma, em algumas cidades da América Latina, os municípios criaram Secretarias para Pessoas com Deficiência, com o intuito de atuarem como um elo entre o município e a comunidade com deficiência.


Isso ajuda a garantir que os direitos da comunidade com deficiência sejam incluídos nos programas, políticas e serviços da cidade.

Dois grandes exemplos são as cidades de Nova Iorque, nos EUA, e São Paulo, no Brasil. Na cidade de Nova Iorque, o Gabinete do Prefeito para PCDs (GPPD CNY) fornece recursos e desenvolve suas próprias iniciativas, colaborando com diversas partes interessadas, inclusive o setor privado e a sociedade civil. A Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência de São Paulo (SMPD SP) é responsável por projetos que promovem a acessibilidade e garantem os direitos pessoais. Essas duas agências possuem diversos programas e iniciativas, com algumas das questões sobre as quais enfocaram destacadas nas seções a seguir.

13. “A LED é uma lei de direitos civis que proíbe a discriminação de pessoas com deficiência em todas as áreas da vida pública, que incluem empregos, escolas, transporte e todos os locais públicos e privados abertos ao público em geral. O objetivo da lei é garantir que as pessoas com deficiência tenham os mesmos direitos e oportunidades que todas as outras pessoas” (The ADA National Network, 2020).



Da mesma forma, em algumas cidades da América Latina e do Caribe, os municípios criaram Secretarias para PCD, com o intuito de atuarem como um elo entre o município e a comunidade de PCDs.





→ ACESSIBILIDADE DIGITAL

Em 2019, o GPPD CNY publicou o segundo Relatório de Acessibilidade Digital acerca do estado da acessibilidade digital nas páginas da rede das agências da cidade de Nova Iorque. Ele abrange melhorias de acessibilidade para páginas da rede, aplicativos móveis, mapas, vídeos e outros conteúdos digitais nos últimos dois anos. A análise é baseada na Metodologia de Pontuação de Acessibilidade da Cidade de Nova Iorque, derivada dos padrões de Nível AA das WCAG 2.0 (W3C, 2008).¹⁴ Da mesma forma, em São Paulo, a SMPD criou o Selo de Acessibilidade Digital, que certifica páginas e portais eletrônicos locais que atendem aos critérios de acessibilidade estabelecidos em níveis nacional e internacional (Artieda et al., 2019).¹⁵ Além disso, o Centro de Intermediação em Libras (linguagem de sinais) (CIL) da SMPD SP permite que pessoas com deficiência auditiva, bem como surdos e surdos-cegos, tenham acesso a qualquer serviço público da cidade (Artieda et al., 2019).¹⁶ Cidadãos com deficiência auditiva podem baixar o aplicativo, que está disponível gratuitamente em celulares e tablets com Android ou iOS e por meio da página. Quando acionado, o serviço atua como um mediador entre o usuário e um intérprete.

→ AMBIENTE CONSTRUÍDO INCLUSIVO E ACESSÍVEL

As Diretrizes de Desenho Inclusivo, criadas pelo GPPD CNY em parceria com o International Code Council, são um guia técnico voluntário que ajuda construtores e projetistas a produzir ambientes “multi-sensoriais aprimorados” que acomodam uma ampla gama de pessoas, independentemente de suas habilidades físicas e mentais, seu sexo ou sua idade. As diretrizes incluem padrões que se harmonizam com o Código de Construção da Cidade de Nova Iorque e as Normas para Desenho Acessível da Lei dos Estadunidenses com Deficiências de 2010, além de outros requisitos legais (Piccolo, 2017). Em São Paulo, desde 2004 a SMPD SP emite o “Selo de Acessibilidade Arquitetônica”, que certifica construções que efetivamente mitigam barreiras físicas para pessoas com deficiência.¹⁷ O selo é concedido pela Comissão Permanente de Acessibilidade do município e pode ser conferido a construções públicas e privadas.¹⁸ Este selo já foi concedido a diversos edifícios como escolas, templos religiosos, restaurantes, bancos e centros culturais.

14. “As Diretrizes de Acessibilidade de Conteúdo da Rede (DACR) 2.0 definem como tornar o conteúdo da rede mais acessível para PCDs. A acessibilidade envolve uma ampla gama de deficiências, que inclui deficiências visuais, auditivas, físicas, de fala, cognitivas, de linguagem, de aprendizagem e neurológicas.” (W3C, 2008).

15. Consulte: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/pessoa_com_deficiencia/selo_de_acessibilidade_digital/index.php

16. Consulte: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/pessoa_com_deficiencia/central_de_libras/index.php?p=203752

17. Consulte: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/pessoa_com_deficiencia/selo_de_acessibilidade_arquitetonica/index.php?p=259779

18. Consulte: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/pessoa_com_deficiencia/cpa/

→ GOVERNANÇA URBANA INCLUSIVA

Ambas as cidades, Nova Iorque e São Paulo, criaram programas colaborativos entre agências para conectar os programas da cidade a empregados e usuários de serviços com deficiência.

Desde 2016, todas as agências da cidade de Nova Iorque são obrigadas a nomear um Facilitador de Serviços para Deficientes, que coordena com o Gabinete do Prefeito para PCDs (GPPD CNY), além de envidar seus esforços para cumprir a Lei dos Estadunidenses com Deficiências (LED) e outros regulamentos relativos à acessibilidade para pessoas com deficiências. A função do facilitador inclui:

servir como o contato principal dentro da agência para empregados ou cidadãos com deficiência que solicitam serviços auxiliares.

documentar registros de reclamações feitas de acordo com as leis e regulamentos relativos a pessoas com deficiência e encaminhar essas reclamações ao GPPD CNY; e

analisar e fazer recomendações ao chefe de cada agência e ao GPPD CNY, com o intuito de resolver problemas de acessibilidade física e programática.¹⁹

A cada ano, o GPPD CNY lança um relatório anual, o AccessibleNYC, que fornece uma atualização sobre o estado da acessibilidade nas áreas de transporte, emprego, capacitação financeira, habitação, saúde, acesso a serviços urbanos e educação.²⁰

Em São Paulo, a Comissão Permanente de Acessibilidade é um órgão colegiado do Município de São Paulo vinculado à Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência (SMPD) e composto por representantes de diversas secretarias e órgãos municipais e da sociedade civil.²¹ Este programa de colaboração interagencial foi instituído originalmente em 1996 e alterado posteriormente em 2000, 2009 e 2010. A comissão tem uma função consultiva e deliberativa em questões que incluem acessibilidade de edifícios, lugares públicos, mobiliário urbano, transporte e comunicação. A comissão conta com engenheiros e arquitetos entre seus membros e oferece cursos e orientações técnicas, realiza levantamentos e análises de projetos e coordena ações integradas entre as diversas secretarias da administração municipal para eliminar as barreiras arquitetônicas e de comunicação da cidade.

19. Consulte: <https://www1.nyc.gov/site/mopd/initiatives/disability-service-facilitators-dsf.page>

20. Consulte: <https://www1.nyc.gov/site/mopd/about/reports-publications.page>

21. Consulte: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/pessoa_com_deficiencia/cpa/

“Estamos orgulhosos de que, até julho de 2019, quase cinco mil surdos tenham participado do programa do CIL e já termos certificado 63 páginas da Prefeitura e nove empresas privadas, temas fundamentais para o papel da pessoa com deficiência e sua efetiva participação na sociedade.”

Cid Torquato, Secretário da Pessoa com Deficiência de São Paulo.

→ RECOMENDAÇÕES DE POLÍTICAS PARA O DESENVOLVIMENTO URBANO INCLUSIVO E ACESSÍVEL

Para operacionalizar o princípio de Não Deixar Ninguém para Trás (NDNPT), os governos locais e regionais devem estruturar suas políticas em torno de instrumentos de direitos humanos e estruturas de desenvolvimento inclusivos, que abrangem a *Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência*, os *Objetivos de Desenvolvimento Sustentável*, a *Nova Agenda Urbana* e a estrutura de *Estrutura de Cidades e Comunidades Amigas dos Idosos da Organização Mundial da Saúde*.

Além dessas estruturas, os governos locais e regionais podem adaptar seus objetivos em torno de seis pilares essenciais para a inclusão e a acessibilidade, a saber:

- 1 Não discriminação:** Chamando a atenção para o princípio de Não Deixar Ninguém Para Trás, as políticas urbanas verdadeiramente inclusivas priorizam o acesso igualitário, viável e seguro à infraestrutura física, social e digital em todos os objetivos e programas de planejamento urbano. Isso é necessário para garantir o direito à cidade em todos os ambientes, independentemente do sexo, da idade ou da deficiência, bem como reconhece que todas as pessoas têm direito à acessibilidade.
- 2 Participação:** As prioridades do governo local devem garantir ambientes nos quais todas as partes interessadas possam se envolver ativamente no desenvolvimento de políticas e programas urbanos e de planejamento inclusivos. Esse é especialmente o caso de partes interessadas que enfrentam barreiras de atitude que limitam sua participação, como, p. ex., pessoas com deficiência e idosos. Os programas participativos devem garantir a igualdade sócio-econômica por meio de programas inclusivos na educação, práticas de contratação e empregos decentes e produtivos. Na maioria dos países da ALC no Conselho Nacional de Pessoas com Deficiência (CONADIS, por sua sigla em espanhol), as agências governamentais garantem o cumprimento dos direitos das pessoas com deficiência. Essas instituições no Equador, Peru, Brasil, Venezuela, Nicarágua, Colômbia, Uruguai e Cuba interagem ativamente

com a sociedade civil, as autoridades estaduais e municipais e outras partes interessadas. No Equador, o CONADIS é responsável por garantir o cumprimento dos direitos das pessoas com deficiência. Atualmente, a organização gerencia a Agenda Nacional para a Igualdade das Deficiências e tem envidado esforços coordenados com os ministros nacionais para implementar ações em termos de acessibilidade universal (CONADIS 2019).

3 Acessibilidade: A implementação de estratégias e políticas urbanas e rurais deve priorizar a acessibilidade como um mecanismo mensurável, de modo a garantir a participação e ambientes não-discriminatórios. Priorizar a acessibilidade significa, em primeiro lugar, abordar a eliminação de barreiras nos ambientes físicos, digitais e sociais das cidades. Uma segunda medida envolve os ajustes necessários para que todas as pessoas tenham acesso às ferramentas e informações necessárias para compreender e exercer seus direitos na cidade, inclusive para a participação na vida pública. Isso inclui o fornecimento de serviços e ferramentas inclusivas para facilitar o acesso a equipamentos públicos, espaços, informações, páginas da rede e serviços digitais.

4 Políticas e programas urbanos inclusivos: Os governos locais e regionais devem harmonizar e localizar as normas internacionais, regionais e nacionais sobre regulamentos e legislação de acessibilidade, incluindo as normas da Organização Internacional de Padronização (ISO) 71:2014, Guia para abordagem de acessibilidade nas normas, e 21542:2011, Construção civil - Acessibilidade e usabilidade do ambiente construído, além das Diretrizes de Acessibilidade de Conteúdo da Rede 2.0. Essas normas fornecem uma base sólida de diretrizes técnicas. Qualquer tradução das normas deve ir além da linha de base e ser feita em consulta direta com instituições responsáveis e a sociedade civil, especialmente com pessoas com deficiência e idosos.

Na região da ALC, a maioria dos países são membros do Comitê de Normas da ISO, com exceção de Venezuela e Grenada. Alguns planos que tratam da inclusão na região estão listados na tabela a seguir:

Argentina	<u>Plan Nacional de Accesibilidad</u>
Bolívia	<u>Plan Nacional de Igualdad y Equiparación de Oportunidades para las PcD- 2006</u>
Brasil	<u>Vivir sin Límite - Plan Nacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad</u>
Colômbia	<u>Plan Nacional de Intervención en Discapacidad 2005-2007</u>
Cuba	<u>III Plan de Acción Nacional para la Atención de PcD 2006-2010</u>
República Dominicana	<u>Plan del Decenio de las Américas: por los Derechos y la Dignidad de las Personas con Discapacidad de la República Dominicana 2006-2016</u>
Equador	<u>Plan Estratégico Institucional del Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades</u> <u>Agenda Nacional para la Igualdad de Discapacidades</u>
Guatemala	<u>Plan de Acción sobre la Discapacidad 2008</u>
Haiti	<u>Plan Nacional Quinquenal para la Integración de las Personas con Discapacidad (2010)</u>
Jamaica	<u>Visión 2030 - Plan Nacional de Desarrollo Plan Sectorial sobre las PcD 2009-2030</u>
México	<u>Programa Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las PcD 2014-2018</u>
Panamá	<u>Plan Estratégico Nacional para la Inclusión Social de las PcD y sus Familias 2011-2014</u>
Peru	<u>Plan de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad 2009-2018</u>
Trinidad e Tobago	<u>Política Nacional sobre las Personas con Discapacidad (2018)</u>

5 Desenvolvimento de Capacidades: Os governos locais e regionais devem fortalecer a capacidade da comunidade de envolver-se diretamente nos esforços para melhorar os padrões e a acessibilidade das instalações de serviços. Isso precisa ser alcançado por meio da promoção, do desenvolvimento e da implantação de capacidades que fortaleçam a influência da sociedade civil na definição de processos de governança inclusiva e na proteção dos direitos humanos na tomada de decisões urbanas e territoriais. Parte dessa capacitação inclui o apoio ativo a programas e pesquisas por meio de colaborações com universidades e organizações não governamentais que visam desenvolver e aprimorar mecanismos tecnológicos acessíveis para compartilhamento e intercâmbio inclusivo de informação, conhecimento, experiência, treinamento e mobilidade.

6 Dados para o desenvolvimento: Para informar efetivamente os programas futuros e monitorar os existentes, os governos locais e regionais devem obter e utilizar dados inclusivos e baseados em evidências, a fim de compreender e abordar sistematicamente as barreiras que limitam a inclusão e a acessibilidade. Os dados inclusivos são desagregados por sexo, idade, tipo de deficiência, renda, localização geográfica e status de migração, juntamente com outras características que são relevantes para o contexto local. A desagregação deve ocorrer em todas as dimensões do programa. Ao desenvolver linhas de base e durante os estágios de implementação e avaliação, os governos locais e regionais devem promover e utilizar dados para informar o planejamento atual e futuro para a cidade. Eles devem se basear no conhecimento compartilhado e nas melhores práticas em áreas como desenho universal e cidades amigas do idoso, comparando dados internacionais e locais.

→ O CAMINHO COLABORATIVO A SEGUIR

Cidades e parceiros operam em contextos diferentes e estão em diferentes estágios na realização da inclusão e da acessibilidade. Nesse sentido, a melhoria das práticas e o alcance de padrões de qualidade em inclusão e acessibilidade exigem um envolvimento de várias partes interessadas, para as quais os governos locais e regionais devem definir ações prioritárias (World Enabled, 2016).

Para apoiar e acelerar o caminho a seguir, os princípios e mecanismos do Pacto Global sobre Cidades Inclusivas e Acessíveis do C4All fornecem uma estrutura para que governos locais e regionais comecem a desenvolver e alinhar suas estratégias urbanas rumo à inclusão. Isso inclui o seguinte:

1 Assinar e comprometer-se com o [*Pacto Global sobre Cidades Inclusivas e Acessíveis do C4All*](#), no qual a cidade designa um ponto focal e uma agência para coordenar e comunicar os esforços (em muitos casos, isso se dá pelo Escritório Municipal de Pessoas com Deficiência ou pela Secretaria Municipal de Pessoas com Deficiência). As cidades são então convidadas a aderir à Comunidade Mundial de Prática sobre Cidades Inclusivas e Acessíveis do C4All. A Comunidade de Prática é um espaço no qual as cidades podem ter um diálogo com outros líderes governamentais locais e atores urbanos para trocar conhecimentos e boas práticas sobre desenvolvimento urbano inclusivo e criar parcerias para acelerar sua implementação local, seu desenvolvimento e sua avaliação da inclusão e da sustentabilidade. Os governos locais e regionais também são convidados a compartilhar suas práticas locais sobre o desenvolvimento urbano inclusivo, utilizando e enviando o modelo de formulário que será compartilhado na página do Cities4all e na rede do Pacto.

2 Utilizar a pesquisa global do Pacto (em desenvolvimento) para analisar seu estado atual de inclusão e identificar lacunas a serem abordadas nos esforços de implementação para construir cidades para todos. Durante esta fase de avaliação, os governos locais e regionais devem envolver as organizações da sociedade civil local, especialmente as organizações de pessoas com deficiência e idosos, juntamente com as equipes técnicas do município, a fim de incorporar suas perspectivas sobre o desenvolvimento de capacidades. Os governos locais e regionais também devem disseminar localmente os princípios do Pacto na comunidade, por meio de atividades de conscientização, eventos e consultas.

3 Efetuar a avaliação comparativa e o monitoramento do progresso, envolvendo-se em relatórios regulares de seus esforços para integrar e implementar o Pacto. Isso deve ser realizado em coordenação com outros instrumentos de direitos humanos (p. ex., a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência). O mecanismo proposto para relatório ocorre por meio da elaboração de uma Cúpula Mundial sobre Cidades Inclusivas e Acessíveis, para avaliação por meio de um Índice de Inclusão Mundial proposto e para o compartilhamento de esforços em nível mundial, por intermédio da estrutura de relatório do Comitê dos Direitos das Pessoas com Deficiências, do Fórum Político de Alto Nível e do Fórum Urbano Mundial.

→ AMBIENTES PROPÍCIOS PARA O DESENVOLVIMENTO URBANO INCLUSIVO E ACESSÍVEL

Ao definir prioridades em torno das recomendações de políticas descritas na seção anterior (Recomendações de Políticas para o Desenvolvimento Urbano Inclusivo), os governos locais e regionais podem desenvolver uma linha de base eficaz, a partir da qual deve-se medir a inclusão e a acessibilidade.

Critérios de avaliação foram desenvolvidos para avaliar programas e prioridades implementados pelos governos locais. Os critérios de avaliação podem ajudar os formuladores de políticas a avaliar as prioridades de acordo com a agenda política de suas cidades e os exemplos fornecidos abaixo podem ser utilizados pelas cidades para a realização de ações semelhantes.

Para possibilitar e medir o desenvolvimento urbano inclusivo, os governos locais e regionais devem utilizar este critério de avaliação, que avalia medidas legislativas para ambientes inclusivos; participação significativa e ativa; saúde inclusiva; segurança e independência; liderança e orçamento inclusivo; capacidade de entregar estratégias e programas inclusivos; e atitudes e crenças²².

→ MEDIDAS LEGISLATIVAS PARA AMBIENTES INCLUSIVOS

Como etapa prioritária, os governos locais e regionais devem fazer uma avaliação inicial das medidas legislativas atuais em vigor em nível local, para garantir os direitos humanos e priorizar a inclusão, o desenho universal e a acessibilidade para todos — com uma abordagem intersetorial e interdepartamental para os planos de desenvolvimento da cidade (Pineda, 2020). Por ter essa precedência legal para inclusão nos planos para a cidade, os governos locais garantem que a inclusão seja institucionalizada e podem evitar a fragmentação na execução de projetos que não estejam alinhados com uma estratégia de desenvolvimento urbano inclusivo.

A cidade de Oslo, na Noruega, desenvolveu um plano abrangente para o desenho universal. Os “Princípios Comuns do Desenho Universal” abrangem transporte, comunicação, construção, propriedade pública, áreas externas e TICs, com o objetivo de que todas as agências e empresas implementem requisitos de desenho universal em sua área de responsabilidade até 2025. “Cada agência está desenvolvendo seu próprio plano de ação e seus objetivos mensuráveis, que precisam ser documentados em seus relatórios anuais para a Câmara Municipal. As agências municipais cooperam entre si (...) [e envolvem] sociedade civil, ONGs, pessoas com deficiência e conselhos municipais de deficiência, bem como o conselho central para idosos.”(Fembeck, 2018, 138)

→ PARTICIPAÇÃO SIGNIFICATIVA E ATIVA

O planejamento participativo e a tomada de decisões com os cidadãos devem ser uma atividade central no desenvolvimento e na viabilização de políticas urbanas inclusivas, especialmente com grupos vulneráveis, como pessoas com deficiência e idosos (Pineda 2020). A abordagem da participação igualitária, garantindo que as informações estejam disponíveis em formatos acessíveis; da acessibilidade de transporte público e privado; de oportunidades inclusivas para envolvimento cívico, cultural, educacional e voluntário; sem barreiras e propiciando espaços interiores e exteriores; podem ser métodos eficazes para garantir que todas as pessoas possam participar da transformação urbana e fazer contribuições produtivas para a sociedade (ONU, 2018, 2019).

22. Elementos incorporados de: Estrutura da Política da Convenção sobre Deficiência (DisCo) (Pineda, 2020), Estrutura da OMS para Cidades e Comunidades Amigas dos Idosos (OMS, 2019, 2020), Estrutura de Inclusão e Prestação de Contas da Deficiência do Banco Mundial (Banco Mundial, 2018), Relatório da ONU sobre Deficiência e Metas de Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2018), Estratégia de Inclusão de Pessoas com Deficiência (ONU, 2019) e Estrutura de Cidades Amigas da Criança da UNICEF (UNICEF, 2004, 2018).

O Conselho do Condado de Telemark, na Noruega (com o apoio da Administração de Estradas, da Associação de Trekking e conselhos para idosos e pessoas com deficiência do condado) criou um programa para atualizar as trilhas de caminhada das áreas urbanas centrais para os arredores do Condado de Telemark. Os grupos ofereceram orientações para a construção dos caminhos, incluindo texturas preferíveis que sejam firmes e antiderrapantes, inclinação máxima dos declives, oportunidades de descanso, larguras mínimas, iluminação, limites claros, direções simples e outras soluções de orientação para pessoas com deficiência visual, auditiva ou intelectual. Quatro municípios já elaboraram planos e estão se preparando para iniciar as obras (Fembeck, 2018).

→ SAÚDE INCLUSIVA

É necessário implementar medidas que garantam que todas as pessoas possam ter uma vida longa e com qualidade, garantindo mecanismos que lhes permitam gerir e decidir sobre os serviços sociais e de saúde adequados que as afetem. Esses serviços devem atender às suas necessidades e direitos à cidade, por meio de locais e programas acessíveis para lazer e socialização ativos, atividades inclusivas, programas e informações para promoção da saúde e do bem-estar social e espiritual, do apoio comunitário e dos serviços de saúde acessíveis e adequados e da igualdade de acesso à boa qualidade do ar e à água limpa (OMS, 2019, 2020) (UNICEF, 2004, 2018).

Nos Estados Unidos, o Mary Free Bed YMCA é um centro comunitário de 36 acres que apoia crianças, adultos e famílias em Grand Rapids, Michigan. A instalação foi projetada com os princípios do Desenho Universal e é a primeira construção no mundo a ser certificada pela Comissão Mundial de Desenho Universal. (...) Sem escadas em toda a instalação de 120.000 pés quadrados (...), a circulação vertical é alcançada através de uma rampa centralmente localizada que cria igualdade entre os usuários. A cor também desempenha um grande papel em termos de efeito psicológico e na orientação de pessoas com deficiências visuais (...). [Desde sua conclusão,] o Mary Free Bed YMCA tem crescido em termos de associações esportivas, programas e parcerias. (Fembeck, 2018, 120)

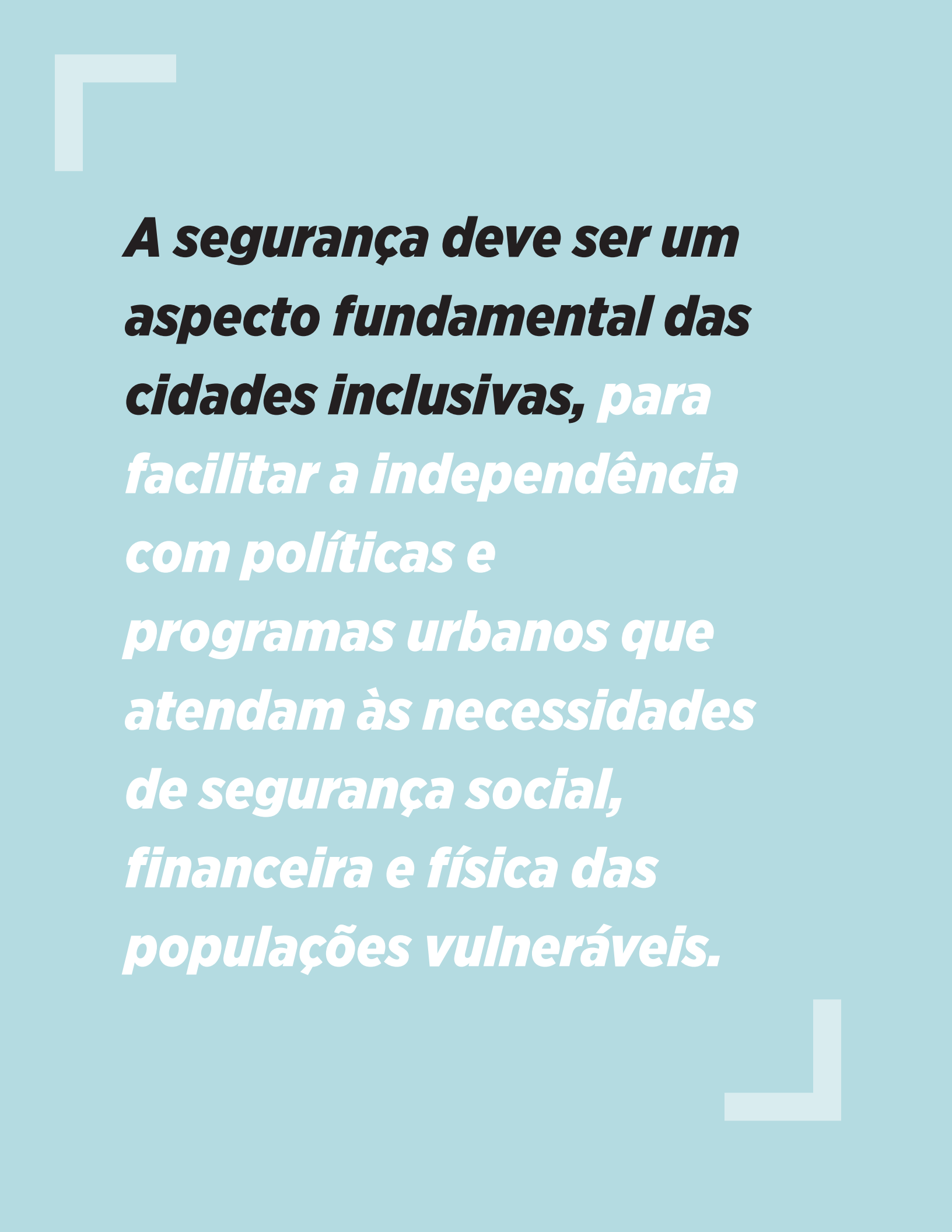
→ SEGURANÇA E INDEPENDÊNCIA

A segurança deve ser um aspecto fundamental das cidades inclusivas, para facilitar a independência com políticas e programas urbanos que atendam às necessidades de segurança social, financeira e física das populações vulneráveis e das comunidades e famílias que as apoiam (Banco Mundial, 2018).

Isso pode ser alcançado por meio de:

- 1** fornecimento de moradias acessíveis e viáveis
- 2** fornecimento de projetos e produtos acessíveis de segurança doméstica
- 3** criação de ruas e edifícios acessíveis e livres de perigos
- 4** Implementação de sinalização para motoristas e pedestres
- 5** criação de transporte público seguro, acessível e viável
- 6** estabelecimento de serviços para auxílio nas tarefas domésticas e na manutenção da casa
- 7** fornecimento de apoio para cuidadores
- 8** criação de lojas, bancos, serviços profissionais acessíveis e acesso a informações públicas e a treinamentos
- 9** apoio para oportunidades de emprego adequadas e acessíveis e práticas de trabalho flexíveis

Em Israel, o programa “Ajude-me a ajudá-lo: acessibilidade de serviços públicos” fornece para prestadores de serviços municipais ferramentas sobre como ajudar pessoas com deficiência e oferecer serviços mais acessíveis. Isso permite que as pessoas com deficiência recebam os serviços oferecidos pelo município com dignidade, igualdade e independência. Uma das vantagens do projeto é o seu efeito imediato na qualidade dos serviços acessíveis oferecidos no município. “O projeto teve muito sucesso (...). Os comentários dessas autoridades locais mostram (mostraram) que as opiniões da equipe sobre as pessoas com deficiência mudaram e que novos protocolos e procedimentos de acessibilidade foram desenvolvidos e implementados para residentes com deficiência. Tendo exposto os trabalhadores ao valor da inclusão, o projeto abriu as portas para outros empreendimentos inclusivos” (ONU, 2016, 85).



A segurança deve ser um aspecto fundamental das cidades inclusivas, para facilitar a independência com políticas e programas urbanos que atendam às necessidades de segurança social, financeira e física das populações vulneráveis.

→ LIDERANÇA E ORÇAMENTO INCLUSIVO

Os líderes do governo local devem defender a inclusão e os direitos humanos como sendo de suma importância para seus objetivos de desenvolvimento urbano.

Esse compromisso também deve incluir alocações de orçamento participativo e processos para apoiar e financiar o planejamento e o desenvolvimento urbano inclusivo (Pineda, 2020). Os apoios orçamentários em vigor para facilitar processos urbanos inclusivos afetarão a implementação e deverão ser moldados por ações coletivas e consultas diretas com todos os membros da comunidade.

Em Dubai, o Governo do Emirado de Dubai (Emirados Árabes Unidos) começou a implementar sua Estratégia e Plano de Ação de Acessibilidade Universal de Dubai. Quinze entidades governamentais e semi-governamentais locais relevantes em Dubai foram encarregadas de preparar um plano de implementação setorial de três anos para adaptação de edifícios, infraestrutura e instalações existentes para garantir um ambiente físico livre de barreiras e totalmente inclusivo. O Governo de Dubai está ciente de sua obrigação de acomodar as diversas necessidades de todos os seus cidadãos, assim como expressou sua intenção de tornar a cidade totalmente acessível até 2020. (Fembeck, 2018, 145)

→ CAPACIDADE DE ENTREGAR ESTRATÉGIAS E PROGRAMAS INCLUSIVOS

Devem ser avaliadas as reais capacidades administrativas e de coordenação das instituições para desenvolver e implementar processos de desenvolvimento urbano inclusivo em todos os setores.

A avaliação das capacidades do governo local deve olhar para as agências responsáveis por áreas específicas da vida urbana, que incluem transporte, saúde e habitação (Pineda, 2020). Ela também deve incluir a avaliação da possibilidade de diferentes agências/setores estarem se comunicando, se há equipes ou pessoal dedicado à inclusão e à acessibilidade em cada área da política, e um foco no fomento de parcerias com outras partes interessadas, como organizações de idosos e pessoas com deficiência (Pineda, 2020) (OMS, 2020) (ONU, 2019).

Na China, o Governo da RAE de Hong Kong implementou o projeto “Acessibilidade e adaptação de locais públicos”. O objetivo da política estabelecida pelo Governo é “proporcionar um ambiente sem barreiras para pessoas com deficiência, com o objetivo de permitir-lhes ter acesso a instalações públicas e privadas e fazer uso

das instalações em igualdade de condições com as outras, facilitando, assim,” uma vida independente e uma integração na sociedade (ONU, 2016, 19).

O governo já obteve aprovação de financiamento de aproximadamente HK\$ 292 milhões (US\$ 38 milhões) do Comitê de Finanças do Conselho Legislativo para o projeto de instalações sem barreiras em cerca de 180 passarelas de pedestres e metrô públicos, bem como a primeira fase de obras de adaptação (envolvendo dez instalações). Para as demais obras de adaptação, a administração pretende buscar financiamento da Assembleia Legislativa em vários lotes, assim que as obras de projeto estiverem concluídas. O principal programa de adaptação e melhoria de acesso cobre cerca de 3.700 instalações e instalações governamentais. (ONU, 2016, 20)

→ ATITUDES E CRENÇAS

A inclusão não deve ser refletida apenas na política, mas também nas perspectivas e crenças da comunidade sobre grupos marginalizados na sociedade.

Em cada área de política, a avaliação das percepções e a promoção de imagens positivas de pessoas com deficiência e idosos como contribuintes ativos e para o desenvolvimento da cidade pode ajudar as comunidades a compreender melhor as barreiras de atitude presentes na vida urbana (Pineda, 2020). Isso também pode ser utilizado para destacar o desenho universal como um bem comum e um mecanismo para garantir que todos os grupos possam se envolver e moldar a urbanização da mesma forma (Pineda, 2020) (UNICEF, 2018).

Na Alemanha, a *Inklusion Muss Laut Sein!* (A Inclusão Deve Ser Barulhenta), organização sem fins lucrativos, “permite que pessoas com deficiência participem de eventos acompanhados por um acompanhante com a mesma mentalidade (...). [Ela] opera uma rede europeia de voluntários que acompanham pessoas com deficiência em vários eventos culturais e fornece informações sobre locais acessíveis na rede. Graças ao amplo envolvimento desses voluntários, o serviço pode ser oferecido gratuitamente.” (Fembeck, 2018, 66) Em 2016 e 2017, quase mil pessoas com deficiências diversas utilizaram o serviço (Fembeck, 2018, 66).

→ CONCLUSÃO

A construção de cidades inclusivas e acessíveis capacita universalmente todos os cidadãos, independentemente de seus meios econômicos, sexo, etnia, nível de habilidade, idade ou religião.

Ao desbloquear o potencial de todos os cidadãos, as cidades inclusivas e acessíveis promovem a inovação e o crescimento econômico alimentados pela diversidade da cidade. Líderes municipais, atores privados, acadêmicos e outras partes interessadas comprometidas com a implementação de metas de acessibilidade e inclusão em nível local têm uma enorme oportunidade de criar mudanças que podem melhorar significativamente a vida de todos que vivem nas cidades do mundo.

Ao adotar princípios como os descritos no Pacto Global sobre Cidades Inclusivas e Acessíveis, os líderes municipais podem implementar estratégias que levem a mudanças tangíveis na igualdade social e na resiliência em suas cidades. Esses princípios fazem parte da solução para a criação de espaços universalmente inclusivos e acessíveis, que realmente não deixam ninguém para trás. Implementar ações com base nesses princípios e critérios de avaliação relacionados pode permitir processos de desenvolvimento urbano inclusivos e capacitar os governos locais para realizar os direitos para todos, para a cidade e todos os seus ambientes.



REFERÊNCIAS

Artieda, Luis; Kuri, Karime Tiscareno; Pineda, Victor. 2019. Inclusión Radical: Un Nuevo Paradigma Urbano. <https://es.weforum.org/agenda/2019/11/inclusion-radical-un-nuevo-paradigma-urbano/>

Brault, Matthew W. 2012. Americans with Disabilities: 2010 – Household Economic Studies. US Census Bureau. <https://www2.census.gov/library/publications/2012/demo/p70-131.pdf>.

Buckup, Sebastian. 2009. "The price of exclusion: the economic consequences of excluding PWD from the world of work," ILO Working Papers 994475633402676, International Labour Organization. <https://ideas.repec.org/p/ilo/ilowps/994475633402676.html>

Cities For All. 2019. Global Compact on Inclusive and Accessible Cities. <http://www.cities4all.org/compact/>. Acesso em 31 de outubro de 2019.

Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades (CONADIS). 2019. "Objetivos estratégicos." CONADIS Ecuador. <https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/objetivos/>.

EUROsociAL. 2015. Grupos vulnerables: Informe sobre el abordaje de la vulnerabilidad en EUROsociAL. FIIAPP. http://sia.eurosociasocial-ii.eu/files/docs/1447416430-informe_grupos_percent20vulnerables.pdf.

- Fembeck, Michael, [Ed.] 2017. Zero Project Almanac 2013-2016. Áustria: Essl Foundation. <https://20cxh614hon119kmcx49v25h-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2017/03/2017-Zero-Project-Almanac-accessible-final.pdf>.
- Fembeck, Michael [Ed.]. 2018. Zero Project Report 2018: Accessibility. Áustria: Essl Foundation. <https://20cxh614hon119kmcx49v25h-wpengine.netdna-ssl.com/wp-content/uploads/2018/02/Zero-Project-Report-2018-on-Accessibility.pdf>.
- Global Infrastructure Hub. 2019. "Global Infrastructure Outlook." <https://outlook.gihub.org/>.
- Grupo Independente de Cientistas indicado pelo Secretário-Geral. 2019. Global Sustainable Development Report 2019: The Future is Now – Science for Achieving Sustainable Development. Nova Iorque: Nações Unidas. https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/24797GSDR_report_2019.pdf. Acesso em 15 de outubro de 2019.
- Organização Internacional para as Migrações (OIM). 2016. "Migration, Climate Change and the Environment: A Complex Nexus." <https://www.iom.int/complex-nexus>. Acesso em 13 de setembro de 2016.
- PIMC (Painel Intergovernamental de Mudanças Climáticas). 2014. "Chapter 8 – Transport." In Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Editado por O. Edenhofer et al. Nova Iorque, NY: Cambridge University Press.
- Kraus, L., E. Lauer, R. Coleman e A. Houtenville. 2018. 2017 Disability Statistics Annual Report. Durham, NC: University of New Hampshire. https://disabilitycompendium.org/sites/default/files/user-uploads/2017AnnualReport_2017_FINAL.pdf
- LSE. 2014. Copenhagen Green Economy Leader Report: A report by the Economics of Green Cities Programme at the London School of Economics and Political Science. https://lsecities.net/wp-content/uploads/2014/05/Copenhagen-GEL_20May-Final_ExecSum_1page-layout.pdf
- Piccolo, Robert [Ed]. 2017. Inclusive Design Guidelines: New York City. Segunda Edição. Nova Iorque: Cidade de Nova Iorque, Gabinete do Prefeito para PCDs. <https://shop.iccsafe.org/inclusive-design-guidelines-new-york-city-2nd-edition-1.html>.
- Pineda, Victor. 2020. Building the Inclusive City: Governance, Access, and the Urban Transformation of Dubai. 10.1007/978-3-030-32988-4. Palgrave Pivot, Cham. https://link.springer.com/book/10.1007_percent2F978-3-030-32988-4#about
- Servimedia. 2008. "Según los datos de Naciones Unidas ochenta millones de personas con discapacidad malviven en África." El Mundo. <https://www.elmundo.es/elmundo/2008/07/31/solidaridad/1217502987.html>.
- Servimedia. 2015. "La discapacidad en Europa se sitúa en torno al 25 percent aunque sólo un 5 percent de afectados disponen de certificado que lo acredite." Medicosypacientes.com. <http://www.medicosypacientes.com/articulo/la-discapacidad-en-europa-se-situa-en-torno-al-25-aunque-solo-un-5-de-afectados-disponen-de>.
- The ADA National Network. 2020. What is the Americans with Disabilities Act (ADA)? <https://adata.org/learn-about-ada>
- The New Climate Economy. 2014. Accessibility in Cities: Transport & Urban Form. <http://newclimateeconomy.report/workingpapers/workingpaper/accessibility-in-cities-transport-urban-form/>
- Transportation Research Board and National Research Council. 2009. Driving and the Built Environment: The Effects of Compact Development on Motorized Travel, Energy Use, and CO₂ Emissions -- Special Report 298. Washington, DC: The National Academies Press.
- ONU. 2013. Panel Discussion on Disaster Resilience and Disability: Ensuring Equality and Inclusion – Report. Nova Iorque: Sede da ONU. https://www.un.org/disabilities/documents/reports/iddr2013_percent20panelreport.pdf.
- ONU. 2015. "Sustainable Development Goals." <https://www.un.org/sustainabledevelopment/development-agenda/>. Acesso em 12 de outubro de 2019.

ONU. 2016. Good Practices of Accessible Urban Development. https://www.un.org/disabilities/documents/desa/good_practices_in_accessible_urban_development_october2016.pdf

ONU. 2017. New Urban Agenda. <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-English.pdf>. Acesso em 14 de outubro de 2019.

ONU. 2018. UN Flagship Report on Disability and Sustainable Development Goals. <https://www.un.org/development/desa/disabilities/publication-disability-sdgs.html>

ONU. 2019. United Nations Disability Inclusion Strategy. <https://www.un.org/en/content/disabilitystrategy/>

ONU, Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais (DESA), Divisão de População. 2015. World Population Ageing 2015 (ST/ESA/SER.A/390). https://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/ageing/WPA2015_Report.pdf. Acesso em 16 de outubro de 2019.

UN DESA. 2009. Vision for an Inclusive Society. <https://www.un.org/esa/socdev/documents/compilation-brochure.pdf>. Acesso em 15 de outubro de 2019.

Assembleia Geral da ONU. 2006. Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD). <https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html>. Acesso em 20 de outubro de 2019.

Assembleia Geral da ONU. 2015. Sendai Framework for Disaster Risk Reduction 2015-2030. https://www.unisdr.org/files/43291_sendaimrameworkfordrren.pdf. Acesso em 12 de outubro de 2019.

UNICEF. 2004. Building Child Friendly Cities: A Framework for Action. <https://www.unicef-irc.org/publications/416-building-child-friendly-cities-a-framework-for-action.html>

UNICEF. 2018. Child Friendly Cities and Communities Handbook. <https://s25924.pcdn.co/wp-content/uploads/2018/05/CFCI-handbook-NewDigital-May-2018.pdf>

W3C. 2008. Web Content Accessibility Guidelines (WCAG) 2.0. W3C Recommendation 11 December 2008. <https://www.w3.org/TR/WCAG20/>

Banco Mundial. 2018. Disability Inclusion and Accountability Framework. Washington, DC: Grupo Banco Mundial. <http://documents.worldbank.org/curated/en/437451528442789278/pdf/126977-WP-PUBLIC-DisabilityInclusionAccountabilitydigital.pdf>.

World Enabled. 2016. The Inclusion Imperative: Towards Disability-Inclusive and Accessible Urban Development. http://worldenabled.org/wp-content/uploads/2019/09/20161012-The-Inclusion-Imperative_Towards-Disability-inclusive-and-Accessible-Urban-Development.pdf. Acesso em 26 de outubro de 2019.

World Enabled. 2019. Inclusive and Accessible Cities, UCLG Congress World Summit of Local & Regional Leaders. <https://www.durban2019.uclg.org/en/media/inclusive-and-accessible-cities-uclg-congress-town-hall-track>

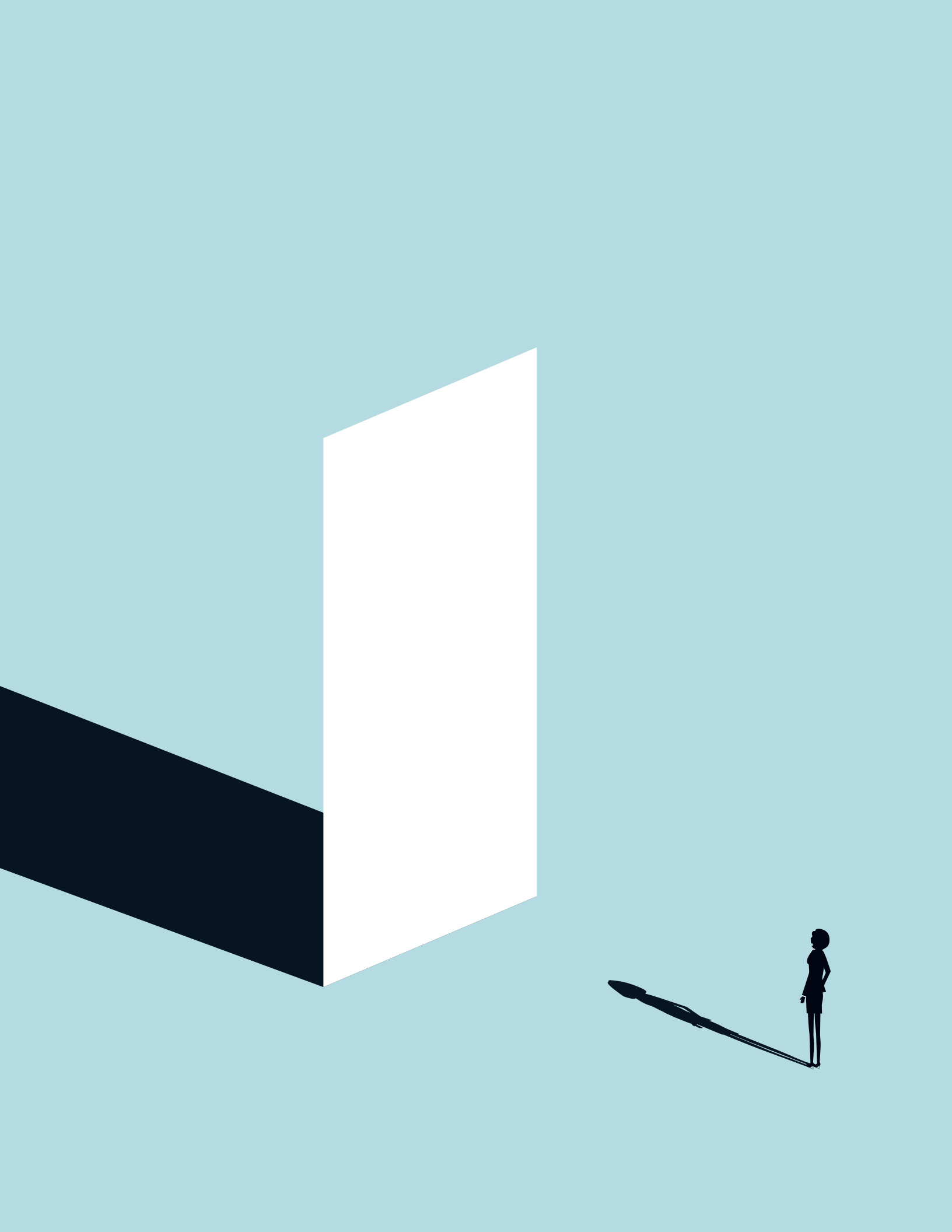
Organização Mundial da Saúde. 2007. "The Global age-friendly cities: a guide". https://www.who.int/ageing/projects/age_friendly_cities_network/en/

Organização Mundial da Saúde (OMS). 2011. World Report on Disability: Summary. https://www.who.int/disabilities/world_report/2011/accessible_en.pdf. Acesso em 15 de outubro de 2019.

Organização Mundial da Saúde (OMS). 2017. The WHO Global Strategy and Action Plan on Ageing and Health. <https://www.who.int/ageing/WHO-GSAP-2017.pdf?ua=1>

Organização Mundial da Saúde (OMS). 2019. Membership in the Global Network of Age-friendly Cities and Communities (GNAFCC). https://www.who.int/ageing/projects/age_friendly_cities_network/en/

Organização Mundial da Saúde (OMS). 2020. "The WHO Age-friendly Cities Framework." <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/age-friendly-cities-framework/>. Acesso em 28 de fevereiro de 2020.





***Nossa identidade
influencia as escolhas
que fazemos e como
interagimos com outras
pessoas nas esferas social,
econômica, política,
cultural e espiritual de
nossas vidas.***





IDENTIDADES PLURAIS E ESPAÇO PÚBLICO

I Ann Mitchell

Aproximadamente quinze turistas observaram atentamente enquanto dois jovens se moviam em uníssono ao som da música estridente de um aparelho de som portátil apoiado no chão, com faixas ousadas de grafite colorido como pano de fundo. Em seguida, um jovem caiu no chão girando de costas e o outro agarrou um microfone e começou a cantar um rap. Um chapéu para coletar gorjetas estava sobre o chão. Essa cena, que presenciei em plena Independencia, um bairro “popular” de Medellín, Colômbia, foi possibilitada pela criação de um espaço público.

As ruas do bairro, antes muito perigosas para turistas entrarem, foram transformadas por políticas de integração urbana, que se concentraram principalmente em melhorar a mobilidade e a conectividade. Ao tornar o bairro acessível e seguro para os turistas visitarem, uma porta foi aberta para uma interação social ampliada, por meio da qual forasteiros e residentes talvez pudessem começar a apreciar a identidade multifacetada do bairro e de seus habitantes e visitantes. Como será argumentado neste ensaio, os espaços públicos projetados para serem acessíveis a todas as pessoas (p. ex., idosos, PCDs e jovens) podem promover a interação social necessária para que as pessoas aprendam sobre as identidades multidimensionais umas das outras e, assim, promovem a inclusão social.

Identidade se refere ao senso de identidade de uma pessoa, quem acreditamos que somos. A psicologia considera a identidade uma construção cognitiva do eu. Ele contém conceitos centrais e duradouros (identidade pessoal) e conceitos periféricos que permitem ao indivíduo adaptar-se a diferentes situações sociais e adotar vários papéis e identidades de grupo (identidades sociais) (Korte, 2007).

Nossa identidade influencia as escolhas que fazemos e como interagimos com outras pessoas nas esferas social, econômica, política, cultural e espiritual de nossas vidas.

Ao mesmo tempo, nossa participação nessas diferentes esferas ajuda a moldar nossa própria identidade. “A identidade resulta da interação no mundo social e, por sua vez, orienta a interação no mundo social” (Simon, 2004, 2).

Este ensaio reflete sobre o conceito de identidade e o modo como a identidade se relaciona com os espaços públicos. Ele argumenta que as maneiras como nossas identidades são definidas por nós mesmos e por nossas comunidades têm uma importante influência na maneira como nos comportamos, interagimos com os outros e nos relacionamos com os espaços públicos. Ao mesmo tempo, os espaços públicos influenciam as formas de interação entre indivíduos e grupos, alterando a formação da identidade, tanto em nível individual, como social. Compreender melhor a relação entre identidade e espaço público pode contribuir para a concepção de políticas e intervenções urbanas mais eficazes que considerem grupos desfavorecidos, como idosos, PCDs e crianças, e, portanto, promovam o desenvolvimento humano e a inclusão social nas cidades.

O capítulo começa delineando o conceito de identidade social, conforme sua definição na psicologia e na sociologia. Em seguida, ele explora quais percepções adicionais podem ser obtidas na coleção de ensaios do economista e filósofo ganhador do Prêmio Nobel Amartya Sen, *Identidade e Violência*. Argumentarei que este livro pode fornecer percepções relevantes para o entendimento da divisão com base na identidade e da exclusão social no contexto urbano. Por fim, ele faz uma reflexão sobre como o reconhecimento da pluralidade de nossas afiliações pode contribuir para fomentar a inclusão social no fragmentado mundo urbano de hoje.

→ IDENTIDADE SOCIAL

Em psicologia, a identidade social é definida como “a parte do autoconceito de um indivíduo que deriva de seu conhecimento de sua participação em um grupo social (ou grupos), juntamente com o valor ou o significado emocional associados a essa participação” (Tajfel, 1978, 63).

As pessoas pertencem a diversas categorias de membros. Cada uma é representada na mente de uma pessoa como uma identidade social, que tanto descreve como determina seus atributos como membro do grupo (Simon, 2004).

O processo de formação da identidade social, em geral, envolve processos de categorização e auto-valorização (Hogg, Terry e White, 1995). A categorização se refere à simplificação e à ordenação da realidade social, classificando as pessoas em grupos de uma forma subjetivamente significativa. A necessidade de maximizar nosso próprio senso de auto-estima nos leva a avaliar e fazer comparações entre o grupo interno (o grupo com o qual nos identificamos) e o grupo externo, de uma forma que favoreça o grupo interno. Quando um membro de um grupo específico se torna o grupo mais relevante e abrangente, a auto-percepção e o comportamento assumem atributos estereotipados do grupo, as percepções sobre aqueles de

fora do grupo tornam-se estereótipos do grupo externo e as relações intergrupais tornam-se competitivas e discriminatórias (Hogg, Terry e White, 1995).

Os grupos sociais tendem a compartilhar as três características empíricas a seguir (Turner, 1984). Em primeiro lugar, os grupos sociais são um conjunto de pessoas definidas como um grupo, por si mesmas e pelas outras (os critérios de identidade). Em segundo lugar, os membros dependem uns dos outros para a satisfação de necessidades, alcance de objetivos comuns e validação de normas e crenças (os critérios de interdependência). Em terceiro, a interação social entre os membros é organizada e regulada pela estrutura de status e normas compartilhadas (os critérios da estrutura social). Turner (1984) argumenta que, embora todos esses três critérios contribuam para a formação de pequenos grupos, a identidade compartilhada, por si só, é o que aglutina a afiliação em grandes grupos (sexo, raça, religião, ocupação etc.). Neste último tipo de grupo, o ímpeto para a formação do grupo deriva, muitas vezes, do fato de que o grupo é reconhecido e tratado de maneira homogênea por outras pessoas.

O comportamento em grupos também dependerá da estrutura de crenças em relação à possibilidade de mobilidade social e mudança estrutural (Hogg, Terry e White, 1995). Quando os membros do grupo acreditam que o status inferior de seu grupo é legítimo e o movimento para o grupo dominante²³ é possível, a solidariedade do grupo interno e a competição entre os grupos serão baixas. Nessa situação, os membros individuais do grupo podem tentar entrar no grupo dominante. Em contraste, os membros do grupo que acreditam que o status inferior de seu grupo é ilegítimo, o movimento entre os grupos não é possível e a mudança social é viável, serão exibidos na solidariedade do grupo e na competição intergrupala.

A teoria da identidade social pode ser responsável por uma variedade de tipos de comportamento de grupo, como conformidade, estereótipos, discriminação e preconceito, bem como altruísmo e cooperação.

23. Um grupo dominante refere-se ao grupo social que é percebido como tendo relativamente mais prestígio social, status econômico, poder político ou outras características conectadas à associação de grupo categórico (Turner, 1984). Akerlof e Kranton (2000) explicam que, em geral, “grupos dominantes se definem perante ‘outro(s)’, e membros dos grupos dominantes (excluídos) se beneficiam (perdem) — material e psicologicamente — da diferenciação”.

A acentuação da homogeneidade do grupo interno e externo é um aspecto adicional das relações intergrupais. A análise de Lorenzi-Cioldi e Doise (1990) das evidências indica que a exposição mais frequente a outros membros do grupo interno favorece a diferenciação dentro do grupo e uma personalização da representação, enquanto a frequência de exposição tem menos efeito na homogeneidade do grupo externo. Por exemplo, os membros de um grupo de auto-ajuda para PCDs tenderiam a reconhecer a variação nas características individuais dos membros do grupo, mas percebem que os não-membros são “todos iguais”. A evidência também sugere que as diferenças no grau de homogeneidade do grupo interno, em contraste com o grupo externo dependem não apenas da frequência, mas também da qualidade e do contexto dos encontros dentro e entre os grupos. A alta variação nos contextos de interação entre os membros de um grupo interno promove a personalização.

Quando os grupos estão envolvidos em relações competitivas (p. ex., competição entre grupos afiliados a partidos políticos opostos), os membros do grupo externo são percebidos como mais homogêneos e adotam atributos estereotipados.

A literatura da psicologia também considerou a relação entre espaço e identidade. Nação, cidade, bairro e outras áreas geograficamente delimitadas podem ser categorias de identidade de grupo. O termo “identidade urbana” tem sido utilizado para se referir à imagem social ou ao significado simbólico (derivado de características espaciais, composição social ou características culturais), que tornam uma cidade única e diferenciam seus residentes de membros de outros grupos espacialmente definidos (Lalli, 1992). A literatura também se refere a um processo mais individualizado de formação de identidade associado ao espaço urbano. Porshansky (1978, citado em Di Masso 2012, 167) cunhou o termo “identidade do lugar urbano” para se referir a “um padrão de crenças, sentimentos e expectativas em relação aos espaços e lugares públicos e, ainda mais importante, uma dimensão de competência relevante para quão adequadamente o indivíduo utiliza esses ambientes físicos, bem como as estratégias apropriadas para navegar com sucesso através dos ambientes”. Também foi demonstrado que as identidades sociais formam a base sobre a qual os espaços são transformados em lugares significativos. Como resultado, o mesmo espaço físico pode assumir diferentes significados para diferentes grupos sociais (Hopkins & Dixon, 2006) e, mais importante, para grupos com diferentes habilidades físicas.

A sociologia vê o eu como composto de identidades múltiplas socialmente construídas, formadas pelos diversos papéis que ocupamos na sociedade (Hogg, Terry e White 1995).²⁴ Essas identidades-papéis fornecem significado para o eu, definem tipos de papéis, estabelecem diferenças com respeito a categorias alternativas e influenciam o comportamento. As pessoas tendem a classificar suas identidades de papel por nível de importância; seu comportamento será determinado pelo que eles consideram ser o comportamento apropriado do papel que está classificado em uma posição mais alta em sua hierarquia de relevância de identidade. Um papel de identidade terá maior relevância se um indivíduo perceber que muitas relações sociais importantes dependem da ocupação desse papel. O uso de comportamento considerado adequado para o grupo confirma a adesão de uma pessoa ao grupo e aumenta a auto-estima. Embora a teoria da identidade da sociologia enfatize como os papéis são definidos por papéis complementares ou contrários (por exemplo, pai e mãe, com e sem deficiência), ela não explica explicitamente o comportamento intergrupar. Em vez disso, ela se concentra mais em como a interação social entre os indivíduos influencia a identidade.

→ IDENTIDADE E VIOLÊNCIA, DE SEN

Em Identidade e Violência, Sen (2007) considera as implicações éticas de como as identidades são formadas e apresenta argumentos normativos a favor de uma mudança na atenção, das identidades singulares para as multidimensionais.

Ele traz para a análise de conceitos-chave de identidade que permeiam o resto de sua obra, como liberdade, escolha, valor e raciocínio público.

Sen analisa o conceito de identidade pelas lentes de sua abordagem de capacidade. O argumento central desta abordagem é que, ao avaliar o nível de bem-estar ou pobreza, a métrica não deve ser a renda ou os recursos, mas as “capacidades”, ou as liberdades reais que as pessoas têm de ser e fazer aquilo que valorizam (Sen, 1992). Exemplos de capacidades incluem ser abrigado em uma residência adequada, trabalhar em um ambiente seguro ou ter a liberdade de andar na rua sem medo ou acessar uma calçada pública sem dificuldade. De acordo com essa abordagem, as informações sobre renda não são suficientes para compreender o bem-estar ou a pobreza, uma vez que os recursos de que cada pessoa necessita

24. Hogg, Terry e White (1995) fornecem uma análise comparativa das teorias da identidade em sociologia e psicologia.

para alcançar suas liberdades reais variam de acordo com suas características individuais, sociais e ambientais. Por exemplo, os recursos necessários para garantir a mobilidade são maiores para uma pessoa com deficiência motora do que para alguém sem deficiência. Caso a pessoa more no final de uma passagem estreita em um assentamento informal, ainda mais recursos serão necessários para garantir a mobilidade dentro da cidade. A abordagem da capacidade também dá importância central à idéia de que as pessoas precisam atuar como agentes de suas próprias vidas e decidir, por si mesmas, quais objetivos elas valorizam mais (Sen, 1985).

O livro de Sen começa observando que a identidade pode ser uma força motivadora por trás de demonstrações louváveis de bondade e atos brutais de violência no mundo. A identidade pode ser uma fonte de orgulho, alegria, força e confiança. Amizades entre vizinhos e atos de solidariedade dentro das comunidades são resultados positivos da filiação ao grupo e de identidades comuns. O capital social é um recurso produzido por meio da interação social e da criação de laços de confiança entre as pessoas. A produtividade econômica depende da capacidade das pessoas de trabalharem juntas e identificarem-se com outros trabalhadores de uma empresa. Os grupos oprimidos e excluídos podem obter reconhecimento na sociedade ao forjarem uma identidade comum. No entanto, a coesão social e a solidariedade dentro dos grupos também podem cultivar divisão, exclusão social, conflito e violência. A identidade de grupo é uma arma poderosa utilizada pelos líderes para manipular e angariar apoio e a força por trás de muitas atrocidades no mundo. Sen diz que “a imposição de uma identidade supostamente única é muitas vezes um componente crucial da ‘arte marcial’ de fomentar o confronto sectário” (Sen, 2007, xiii).

A identidade, lembra-nos Sen, é multidimensional. Cada pessoa é única e é composta por uma combinação única de elementos, como sexo, idade, cidadania, religião, filiação política, profissão, classe social, orientação sexual, local de residência e origem geográfica, entre muitos outros.

Sen afirma que “a mesma pessoa pode ser, sem qualquer contradição, um cidadão estadunidense, de origem caribenha, com ascendência africana, um cristão, um esquerdista, uma mulher, um vegetariano, um corredor de longa distância, um historiador, um professor, um romancista, uma feminista...” (Sen, 2007, xii). Como a identidade de cada pessoa é formada pela participação em várias coletividades, nenhuma delas pode ser considerada a única categoria de associação de uma pessoa. Todos eles juntos formam a identidade de uma pessoa.

O cultivo de identidades singulares definidas por apenas uma característica saliente, argumenta Sen, incita conflito e violência. Seu livro enfoca principalmente a violência que surgiu de identidades religiosas, como os motins hindu-muçulmanos na Índia, o conflito israelense-palestino e o confronto entre o Islã e o Ocidente. No entanto, suas idéias também podem fornecer lições relevantes para a compreensão das divisões baseadas na identidade no contexto urbano. A bifurcação da identidade social em “nós” e “eles” é evidente tanto na violência produzida pelas guerras de gangues de jovens, quanto na opressão e exclusão vivenciadas por pessoas com deficiência ou idosos.

Sen enfatiza a importância do papel do raciocínio e da escolha na determinação de nossas lealdades e prioridades em relação a diferentes grupos.

Embora cada pessoa deva escolher entre um conjunto viável de identidades possíveis, determinadas por características e circunstâncias individuais, ainda podemos decidir quanta importância dar a um aspecto de nossa identidade, em relação a várias outras categorias. Embora eu não possa ser pai ou operário da construção civil, posso escolher a importância que dou à minha identidade de mãe, de imigrante ou de professora universitária.

Sen questiona a idéia “comunitária” de que as pessoas não podem escapar da identidade definida por sua formação social e cultural.

O argumento é que a origem social de uma pessoa determina seus padrões de raciocínio e de crenças e, como o conhecimento não foi adquirido por modos alternativos de comportamento, a pessoa inevitavelmente “descobrirá” sua comunidade como sua afiliação predominante. Sen afirma que, embora a comunidade e a cultura provavelmente afetem as crenças e o comportamento, vários outros fatores influenciam os processos de raciocínio e entrarão em jogo ao escolher (dentro das restrições) a categoria preeminente com a qual a pessoa se identifica. Além disso, a visão comunitária subestima a capacidade individual de raciocínio e não reconhece suficientemente a variação nas categorias de identidade dentro de comunidades, culturas e outras identidades sociais.

Um problema ocorre, entretanto, quando identidades singulares são impostas por outras pessoas ou são consideradas inevitáveis.

Esses tipos de restrições impostas pela sociedade podem levar a estigma, discriminação, aspiração reduzida e violência. Por exemplo, um homem com

deficiência motora ou visual pode ser estereotipado como incapaz de cuidar de si mesmo ou como improdutivo. Os estereótipos comuns associados aos idosos incluem a capacidade cognitiva diminuída ou a incapacidade de aprender novas habilidades no mercado de trabalho. Da mesma forma, há evidências de que moradores de assentamentos informais enfrentam discriminação apenas com base no local de residência, dificultando a ruptura com uma identidade singular imposta pela sociedade.²⁵

O ambiente espacial é outro fator que restringe a formação da identidade.

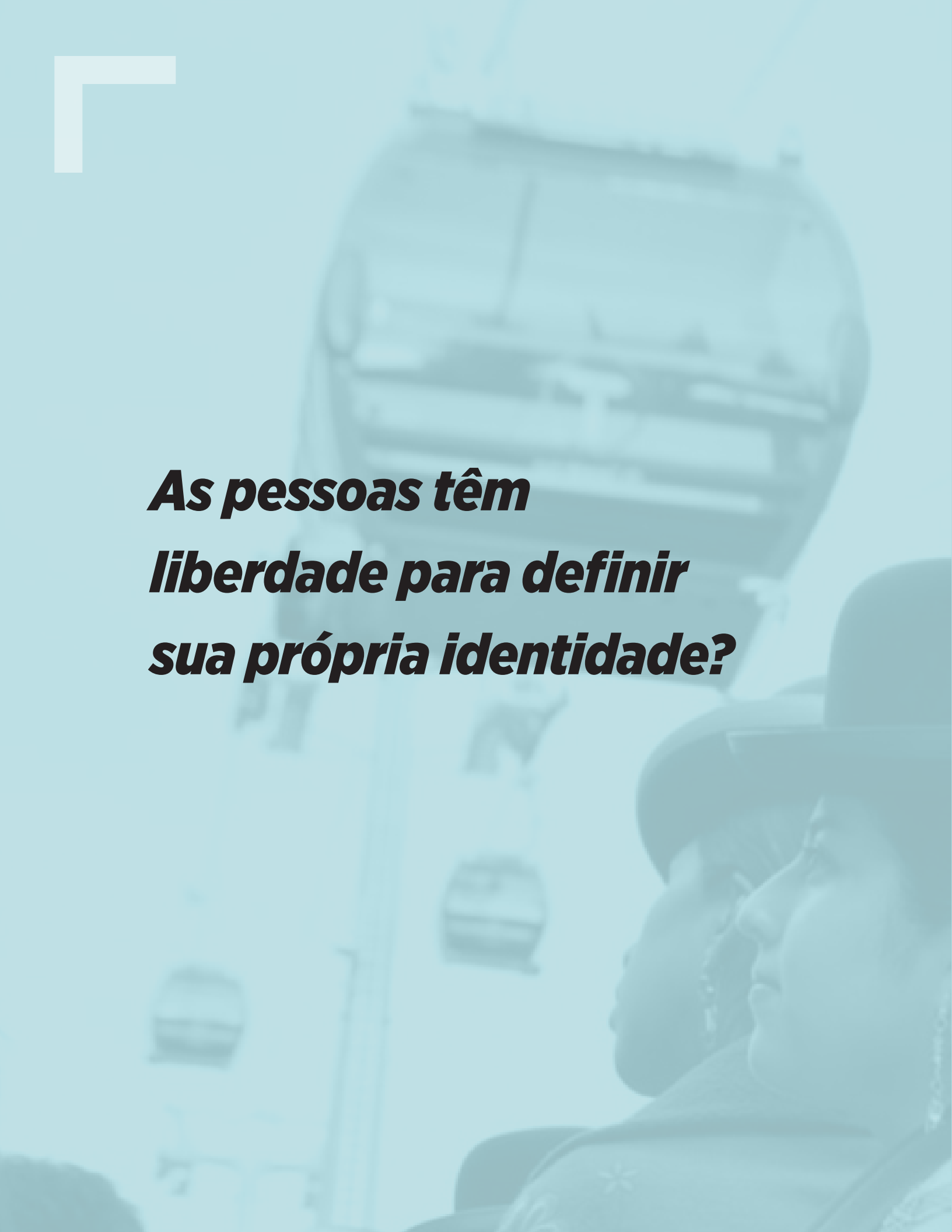
Pineda (2008) argumenta, por exemplo, que a deficiência não é uma propriedade individual, mas uma função da interação entre uma pessoa com deficiência física e seu ambiente.²⁶

Dentro do modelo espacial da deficiência de Pineda, o processo de construção da identidade de uma pessoa com deficiência é influenciado pelo grau em que os ambientes social, político e físico são capacitadores ou incapacitantes.

Sen (2007) argumenta que o remédio para a violência no mundo com base na identidade não é a supressão da identidade (digamos, minimizando a identidade de alguém como homossexual, muçulmano ou pessoa com deficiência), mas o reconhecimento de que a identidade é multidimensional. Ele escreve que “a principal esperança de harmonia em nosso mundo conturbado está na pluralidade de nossas identidades, que se cruzam e trabalham contra divisões agudas em torno de uma única linha endurecida de divisão veemente que, supostamente, não pode ser resistida” (16).

25. Preconceito e discriminação foram temas comuns nos depoimentos de jovens entrevistados para um estudo sobre o abandono do ensino médio em assentamentos informais de Buenos Aires (Mitchell, Del Monte & Deneulin, 2018). Silva (2008) analisa o papel da mídia na construção do estigma social contra os moradores dos assentamentos informais de Buenos Aires, conhecidos localmente como “villeros”.

26. Da mesma forma, Mitra (2006), utilizando a estrutura conceitual da abordagem de capacidade, define deficiência como “uma privação em termos de capacidades ou de funcionamento, que resulta da interação de (a) características pessoais (p. ex., idade, deficiência), (b) cesta de bens disponíveis (ativos, renda) e (c) ambiente (social, econômico, político, cultural) de um indivíduo”. A deficiência pode resultar de fatores sociais (como estigma ou discriminação relacionada a uma deficiência) ou do ambiente físico (quando restringe a mobilidade), como também será determinada pelo acesso individual aos recursos.



***As pessoas têm
liberdade para definir
sua própria identidade?***

***As pessoas podem
escolher onde morar,
que estilo de vida adotar
ou como expressar sua
própria cultura?***



Um método para avaliar o grau de reconhecimento da pluralidade de identidades e o grau de inclusão social na sociedade consiste na aplicação do quadro avaliativo proposto pela abordagem da capacidade. Isso nos levaria a avaliar a extensão da liberdade que as pessoas têm para promover ou alcançar as diferentes coisas que valorizam. As pessoas têm liberdade para definir sua própria identidade? As pessoas podem escolher onde morar, que estilo de vida adotar ou como expressar sua própria cultura?

As pessoas, independentemente da identidade, têm igual acesso aos serviços e espaços públicos e aos benefícios econômicos, sociais e culturais de viver nas cidades?²⁷

Em suma, o livro de Sen faz um julgamento normativo abrangente sobre o processo de formação da identidade no mundo de hoje. Ele argumenta que a singularização da identidade é uma causa de conflito e violência e, portanto, “a esperança de harmonia no mundo contemporâneo reside, em grande medida, em uma compreensão mais clara das pluralidades da identidade humana” (Sen, 2007, xiv).

27. Pineda (2008) propõe um critério normativo alternativo para avaliar a justiça espacial com base na teoria da justiça de Rawls, “em que a distribuição do espaço é apenas justa, se for para a vantagem dos participantes menos abastados” (115-16).



Que idéias podemos extrair do livro de Sen para os processos de desenvolvimento de espaços públicos inclusivos nas cidades? Minha leitura da literatura sobre identidade social e do perspicaz livro de Sen sugere algumas conexões possíveis entre identidade e espaço público.

Em primeiro lugar, os espaços públicos podem fornecer oportunidades para que as pessoas aprendam sobre as diversas facetas de cada uma de nossas identidades multidimensionais, criando ocasiões para interação face a face entre as pessoas. Em segundo lugar, a capacidade de ver além dos estereótipos do grupo e personalizar os membros de outros grupos depende não apenas da frequência da interação, mas também da qualidade e variedade dos compromissos e da extensão da competição e da discórdia entre os grupos. Em terceiro lugar, os espaços públicos podem desempenhar um papel central no ensino sobre a diversidade, a miríade de diferentes aspectos físicos, culturais, sociais e espirituais que tornam cada pessoa única.

A educação sobre a diversidade pode ajudar a reduzir os estereótipos e a discriminação, permitir que as pessoas façam escolhas informadas sobre quais aspectos de suas identidades escolhem, para dar maior destaque, e promover os processos de debate informado de raciocínio público.

→ **IDENTIDADE E ESPAÇO PÚBLICO NAS CIDADES**

Ruas, parques, praças e outros espaços públicos são, por definição, locais abertos a todas as pessoas.

Os espaços públicos podem lembrar uma história comum, conferir beleza estética, satisfazer um propósito funcional ou servir como pano de fundo para cerimônias públicas ou para a vida cotidiana. Mais importante ainda, os espaços públicos socialmente construídos. O filósofo francês Lefebvre (1991) disse que o espaço social “aparece como o resultado intangível da história, da sociedade e da cultura, todas as quais estão supostamente combinadas dentro dele” (92).

A forma como as pessoas se apropriam dos espaços públicos e interagem com eles está intimamente relacionada ao processo de formação da identidade.

Os espaços públicos podem servir para fortalecer e afirmar a adesão ao grupo. Monumentos e praças centrais como o Zócalo da Cidade do México são projetados para evocar o orgulho nacional e forjar uma identidade coletiva. Os povos

indígenas utilizam as áreas públicas para celebrar e comunicar sua herança cultural. Ao mesmo tempo, grupos de supremacia branca exibem propaganda em espaços públicos, a fim de professar a hierarquia racial e fomentar a divisão. As expressões públicas da identidade do grupo podem ser positivas e afirmativas e negativas e excludentes.

Os espaços públicos tradicionalmente têm sido utilizados como locais para deliberação e debate públicos.

Embora a expansão da tecnologia de informação e da comunicação digital tenha criado novas formas digitais de interação na esfera pública (Castells, 2004), os espaços físicos continuam a ter um papel central na interação interpessoal e de grupo. Diversos tipos de grupos sociais utilizam os espaços públicos para aumentar a consciência pública e reivindicar seus direitos. Milhares de pais participaram de “passeatas de carrinhos” nas ruas de Tel Aviv para exigir maior intervenção governamental na prestação de serviços de creches. Em Cochabamba, Bolívia, PCDs se suspenderam em cadeiras de rodas em uma ponte sobre uma grande rodovia e percorreram centenas de quilômetros, a fim de aumentar a conscientização pública de sua causa e exigir pensões públicas. Os grupos socialmente excluídos costumam afirmar que a ocupação do espaço público é o único meio de obrigar as pessoas a tomar conhecimento de suas necessidades e demandas coletivas.

Enquanto Sen (2007) aponta como a interação entre pessoas e grupos na esfera pública contribui para o fortalecimento da democracia, a participação será verdadeiramente plural apenas na medida em que houver igualdade de acesso aos locais de reunião.

O grau em que os espaços públicos promovem a interação entre os indivíduos e ajudam a contribuir para o reconhecimento de identidades multidimensionais de PCDs é um critério que pode ser utilizado para avaliar a qualidade dos espaços públicos. Os espaços públicos são seguros, bem conservados e acessíveis para todos? A configuração de praças, parques e áreas verdes dentro da cidade promove a mistura de pessoas de múltiplas coletividades? As redes de transporte permitem o acesso a espaços públicos para todos, independentemente de idade, funcionalidade, nível sócio-econômico, grupo étnico etc.? Os espaços públicos contribuem para fomentar uma identidade coletiva nacional ou urbana?

A fragmentação social e espacial das cidades latino-americanas reduz as oportunidades de mistura social entre grupos e contribui para a singularização das identidades.

Condomínios e complexos de apartamentos urbanos fechados projetados para proteger os residentes da insegurança transformam os espaços públicos, como ruas, parques infantis e áreas verdes em espaços privados disponíveis apenas para os residentes. Da mesma forma, bairros violentos no centro da cidade e assentamentos informais tornam-se inacessíveis para não residentes. Em ambas as extremidades do espectro sócio-econômico, a segregação residencial impede o tipo de interação social necessária para que as pessoas reconheçam a pluralidade das identidades umas das outras, contribuindo assim para estereótipos, estigma e discriminação.

Algumas experiências de integração urbana — como o caso do bairro Independencia, em Medellín, Colômbia — mostram como melhorias na mobilidade, segurança e disponibilidade de espaços públicos podem efetivamente promover a integração social.

As políticas de integração urbana em Medellín incluíram a instalação de linhas de teleférico para conectar o bairro vulnerável da encosta ao resto da cidade, além de investimentos em habitação social, espaços públicos, escolas e bibliotecas. As intervenções foram pensadas para promover a acessibilidade universal e o respeito pela diversidade dos usuários. A vibrante arte de graffiti de rua do bairro tornou-se uma atração para visitantes externos. As evidências mostram que essas políticas, juntamente com os processos de orçamento participativo, que envolveram os moradores locais na tomada de decisões coletivas sobre o uso dos investimentos públicos, têm contribuído para a melhoria da qualidade de vida, a inclusão social e o senso de auto-estima dos moradores locais (Dávila, 2013).

Nas últimas décadas, houve uma mudança na atenção do investimento nos aspectos técnicos e funcionais das redes de transporte para a melhoria dos aspectos humanos e sociais da mobilidade. Essa mudança se beneficiou da expansão do trabalho interdisciplinar que considera os aspectos de mobilidade sociais, políticos, relacionados ao tempo e ambientais (Cresswell, 2010). Se, como alguns argumentam (Urry, 2000, citado em Cresswell, 2010), as identidades são cada vez mais baseadas em redes e movimentos de pessoas, informações e coisas, em vez de na localização de residência, as políticas que fomentam a mobilidade humana poderiam atingir uma relevância ainda maior na forma de ferramentas da política de integração urbana e inclusão social. Também é importante levar em consideração, no entanto, que experiências bem-sucedidas de melhoria de transporte e conectividade,

como o caso de Medellín, precisam ser combinadas com outros tipos de políticas sociais e participativas (Dávila, 2013). Como cada contexto é diferente, quando há compensações nos custos e nos benefícios de estratégias alternativas de integração, a participação da sociedade civil no processo de tomada de decisões assume uma importância ainda maior.

A exclusão educacional é outra dimensão da fragmentação social na América Latina urbana.

As divisões em escolas públicas e privadas, devido à segregação espacial e ao movimento de alunos de renda mais alta para escolas privadas, produziram altos níveis de segregação educacional por nível sócio-econômico em toda a América Latina (Rivas, 2015). Como resultado, a educação pública, que tradicionalmente desempenhou um papel importante na construção de laços entre grupos sócio-econômicos, agora tende a reforçar a fragmentação social (Kaztman, 2001; Kaztman e Retamoso, 2007).

A inclusão educacional de alunos com deficiência é outro desafio. Apesar da mudança de política rumo a escolas inclusivas, nas quais todas as crianças aprendem juntas independentemente de suas diferenças individuais, a falta de acesso a instalações inclusivas (ausência de elevadores, salas de aula inadequadas e transporte inadequado) atua como uma barreira para a inclusão educacional de crianças com deficiência. As evidências mostram que as taxas de frequência e conclusão escolar são mais baixas para crianças e adolescentes com deficiência nos países da América Latina e do Caribe, especialmente no nível do ensino médio (Hincapié, Duryea e Hincapié, 2019). Além disso, a estreita relação entre pobreza e deficiência (Elwan, 1999) significa que as comunidades marginalizadas possuem uma prevalência maior de PCDs, exacerbando o problema da exclusão educacional nesses bairros (Pantano, 2014). Esses desafios para a integração educacional são especialmente relevantes, dado o papel que o sistema educacional pode desempenhar em ensinar aos jovens sobre a diversidade humana e incentivar o envolvimento em processos de raciocínio público.

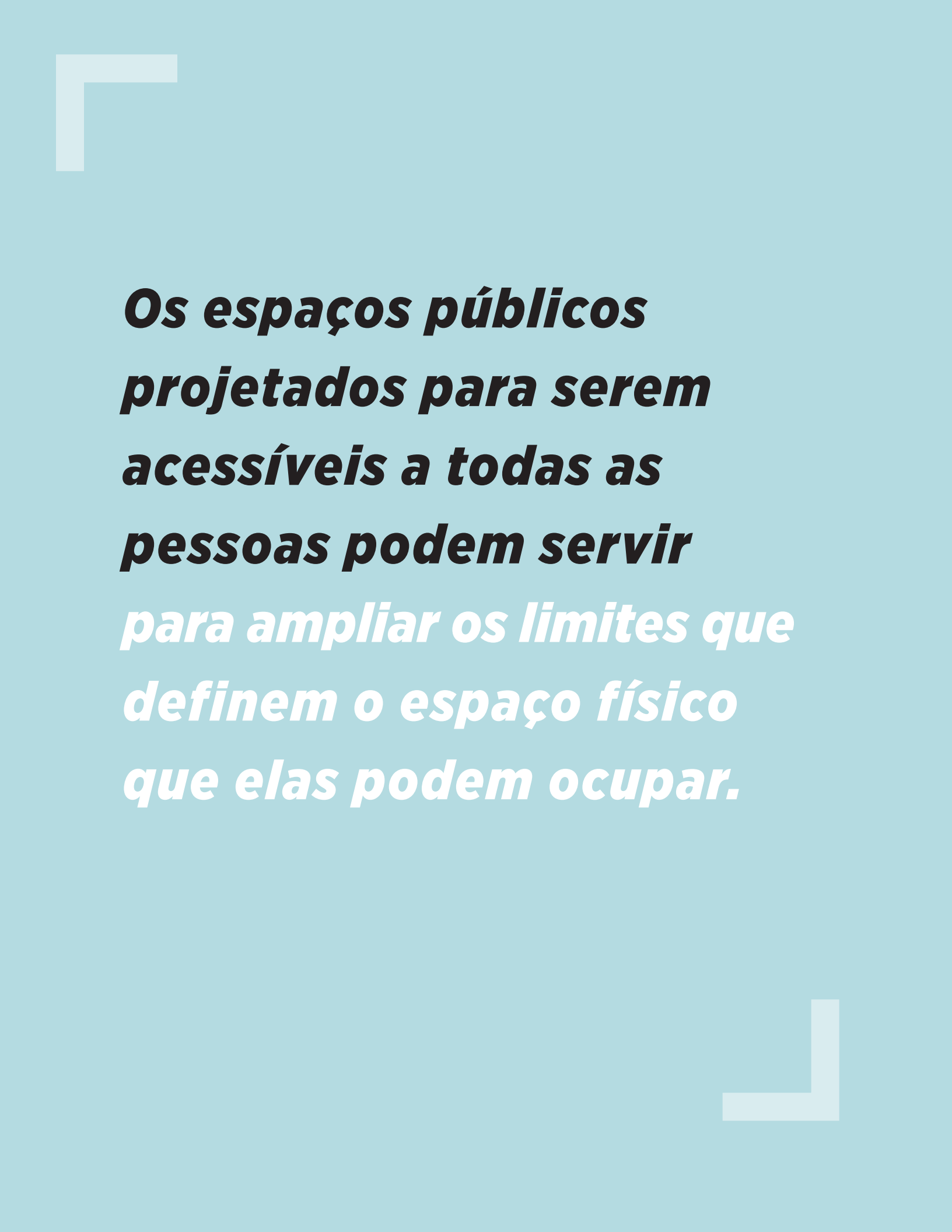
Os espaços públicos projetados para serem acessíveis a todas as pessoas podem servir para ampliar os limites que definem o espaço físico que elas podem ocupar.

Desta forma, a acessibilidade pode contribuir para os tipos de interação social necessários para que as pessoas aprendam sobre as identidades multidimensionais umas das outras. Espero que as reflexões de Sen sobre a pluralidade de identidade e a estrutura avaliativa fornecida pela abordagem de capacidade forneçam ferramentas conceituais relevantes para refletir sobre como as políticas de integração urbana descritas neste livro podem contribuir para promover a inclusão social na América Latina e no Caribe.



REFERÊNCIAS

- Akerlof, George A. y Rachel E. Kranton. 2000. "Economics and Identity." *Quarterly Journal of Economics* 115 (3): 715-53.
- Castells, Manuel. 2004. "Informationalism, Networks, and the Network Society: A Theoretical Blueprint". In *The Network Society: A Cross-cultural Perspective*, editado por Manuel Castells, 3-45. Cheltenham, Reino Unido: Edward Elgar Publishing Ltd.
- Cresswell, Tim. 2010. "Mobilities 1: Catching Up". *Progress in Human Geography* 35 (4): 550-58.
- Dávila, Julio D., ed. 2013. *Urban Mobility and Poverty: Lessons from Medellín and Soacha, Colombia*. Medellín, Colombia: Development Planning Unit, UCL / Universidad Nacional de Colombia.
- Di Masso, Andrés. 2012. "Grounding Citizenship: Toward a Political Psychology of Public Space." *Political Psychology* 33 (1): 123-43.
- Elwan, Ann. 1999. *Poverty and Disability: A Survey of the Literature*. Washington, DC: Banco Mundial.
- Hincapié, Diana, Suzanne Duryea e Isabel Hincapié. 2019. *Education for All: Advancing Disability Inclusion in Latin America and the Caribbean*. Washington, DC: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Hogg, Michael A., Deborah J. Terry y Katherine M. White. 1995. "A Tale of Two Theories: A Critical Comparison of Identity Theory with Social Identity Theory". *Social Psychology Quarterly* 58 (4): 255-69.
- Hopkins, Nick y John Dixon. 2006. "Space, Place, and Identity: Issues for Political Psychology". *Political Psychology* 27 (2): 173-85.
- Kaztman, Ruben. 2001. "Seducidos y abandonados: el aislamiento social de los pobres urbanos". *Revista de la CEPAL*, 75 (diciembre): 171-89.
- Kaztman, Rubén y Alejandro Retamoso. 2007. "Efectos de la segregación urbana sobre la educación en Montevideo." *Revista de la CEPAL*, 91 (abril): 133-52.
- Korte, Russell F. 2007. "A Review of Social Identity Theory with Implications for Training and Development". *Journal of European Industrial Training*, 31 (3): 166-80.
- Lalli, Marco. 1992. "Urban-related Identity: Theory, Measurement, and Empirical Findings". *Journal of Environmental Psychology* 12 (4): 285-303.
- Lefebvre, Henri. 1991. *The Production of Space*. Traducido por Donald Nicholson-Smith. Cambridge, MA: Basil Blackwell Inc.
- Lorenzi-Cioldi, Fabio y Willem Doise. 1990. "Levels of Analysis and Social Identity". In *Social Identity Theory: Constructive and Critical Advances*, editado por Dominic Abrams y Michael A. Hogg, 71-88. Nueva York: Harvester Wheatsheaf.
- Mitchell, Ann, Pablo Del Monte y Séverine Deneulin. 2018. "School Completion in Urban Latin America: The Voices of Young People from an Informal Settlement". *Oxford Development Studies*, 46 (1): 45-56.
- Mitra, Sophie. 2006. "The Capability Approach and Disability". *Journal of Disability Policy Studies* 16 (4): 236-47.
- Pantano, Liliana. 2014. "Pobreza y factores contextuales en la construcción de la discapacidad." En *Las villas de la ciudad de Buenos Aires: Territorios frágiles de inclusión social*, editado por Ana Lourdes Suárez, Ann Mitchell y Eduardo Lépore, 141-186. Buenos Aires: Educa.
- Pineda, Víctor S. 2008. "Enabling Justice: Spatializing Disability in the Built Environment". *Critical Planning Journal* 15 (verano), 111-123.
- Rivas, Axel. 2015. *América Latina después de PISA: Lecciones aprendidas de la educación en siete países (2000-2015)*. Buenos Aires: CIPPEC-Natura-Instituto Natura.
- Sen, Amartya. 1985. "Well-Being, Agency and Freedom: The Dewey Lectures 1984". *The Journal of Philosophy*, 82 (4): 169-221.
- Sen, Amartya. 1992. *Inequality Reexamined*. Oxford: Clarendon Press.
- Sen, Amartya. 2007. *Identity and Violence: The Illusion of Destiny*. Londres: Penguin Books.
- Silva, María Rosa. 2008. "Villas y asentamientos: mil estigmas en los medios." En *Los mil barrios (in)formales: aportes para la construcción de un observatorio del hábitat popular del Área Metropolitana de Buenos Aires*, organizado por María Cristina Cravino, 231-275. Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Simon, Bernd. 2004. *Identity in Modern Society: A Social Psychological Perspective*. Malden, MA: Blackwell Publishing Ltd.
- Tajfel, Henri, ed. 1978. *Differentiation Between Social Groups: Studies in the Social Psychology of Intergroup Relations*. Londres: Academic Press.
- Turner, John C. 1984. "Social Identification and Psychological Group Formation". En *European Studies in Social Psychology: The Social Dimension*, editado por Henri Tajfel, vol. 2: 518-38. Cambridge: Cambridge University Press.



***Os espaços públicos
projetados para serem
acessíveis a todas as
pessoas podem servir
para ampliar os limites que
definem o espaço físico
que elas podem ocupar.***

A photograph of a woman with long brown hair, wearing a black top and a black skirt with white polka dots, smiling and leaning over a playground structure. She is interacting with several children. One child is sitting on a bench, and another is standing nearby. The background shows other children and playground equipment. The entire image has a warm, golden-brown tint. A light blue horizontal bar is positioned below the text.

ESTUDOS DE CASO



CONSTRUINDO UMA CIDADE INCLUSIVA ATRAVÉS DO BRINCAR: ESPAÇOS PÚBLICOS INCLUSIVOS E PARQUES RECREATIVOS EM CAMPINAS, BRASIL

| Catarina Mastellaró

“As crianças nas cidades precisam de uma variedade de lugares para brincar e aprender. Elas precisam, entre outras coisas, de oportunidades para todos os tipos de esportes, exercícios e habilidades físicas”. Jane Jacobs (2011)

As cidades e os espaços públicos foram tradicionalmente projetados tendo em mente as necessidades de trabalhadores em tempo integral (remunerados). Isso levou ao desenvolvimento de espaços públicos nos quais as crianças não se sentem seguras ou não podem brincar com supervisão limitada. Isso compromete seu desenvolvimento e aumenta a carga enfrentada por seus cuidadores, especialmente as mulheres, visto que realizam pelo menos duas vezes e meia mais tarefas domésticas e de cuidados não remuneradas do que os homens (ONU Mulheres, 2017). No caso de crianças com deficiência, a falta de espaços públicos adequados também afeta sua capacidade de brincar com outras crianças (com ou sem deficiência). Nessa perspectiva, a cidade de Campinas decidiu promover a construção de parques recreativos inclusivos, nos quais crianças com todas as capacidades possam brincar juntas, como parte de um esforço mais amplo para promover a acessibilidade e a construção de uma cidade inclusiva que atenda a todos.

→ POR QUE OS ESPAÇOS PÚBLICOS E DE LAZER IMPORTAM?

“Brincar não é apenas divertido. É um direito de toda criança Brincar ajuda a impulsionar o desenvolvimento do cérebro, construir habilidades sociais e ajuda mentes jovens e brilhantes a atingirem seu potencial máximo”.

(UNICEF, 13 de agosto de 2019)

Desde a revolução industrial no final do século XIX, as cidades na maior parte do mundo foram entendidas como locais de negócios e produção industrial. Isso se reflete no planejamento de sistemas de transporte projetados em torno das necessidades dos trabalhadores em tempo integral ou no projeto de espaços públicos que oferecem poucas oportunidades para as crianças brincarem com segurança, enquanto seus cuidadores podem interagir uns com os outros.

Enquanto os espaços públicos foram associados ao trabalho produtivo, os espaços residenciais foram associados ao trabalho doméstico e de cuidados, contribuindo para a concepção de cidades que tendem a favorecer o trabalho produtivo em detrimento do trabalho reprodutivo na esfera pública.

Dado que as mulheres realizam, em média, 2,5 vezes mais trabalhos domésticos e de cuidados não remunerados do que os homens (ONU Mulheres, 2017), o desenho tradicional da cidade levou ao desenvolvimento de cidades que não são “neutras em relação ao sexo”, pois foram construídas para atender às necessidades de trabalhadores em tempo integral e não têm em mente as necessidades de outros grupos. Esse tipo de planejamento urbano tem contribuído para a reprodução da divisão sexual do trabalho por meio da produção de espaços com marcada segregação entre as dimensões doméstica e pública, afetando desproporcionalmente as oportunidades das mulheres nas cidades, uma vez que elas ainda detêm grande parte das responsabilidades de realizar trabalhos de cuidados. (Urban Development Vienna, 2013; Urban 20, 2018).

→ **FIGURA 1: CRIANÇAS BRINCANDO JUNTAS EM PARQUES INCLUSIVOS EM CAMPINAS (À ESQUERDA) E NO PARQUE INCLUSIVO NO PARQUE TAQUARAL, CAMPINAS (À DIREITA)**



IMG: Carlos Bassan



IMG: Catarina Mastellaro

→ **FIGURA 2: CRIANÇA BRINCANDO DE AMARELINHA NO CENTRO DE CAMPINAS (À DIREITA)**



IMG: Marnen Viccari

Muitos autores que trabalham na interseção entre gênero e desenvolvimento urbano destacaram esta questão (Silbaugh, 2008; Spain, 2014) e apelaram a cidades que são projetadas para focar a “sustentabilidade da vida” (Valdivia, 2018) ou, em outras palavras, naqueles cidadãos que são os principais destinatários e prestadores de “trabalhos de cuidados”.²⁸ Embora esta abordagem não busque “naturalizar” a divisão sexual do trabalho, ela visa contribuir para aliviar parte do fardo enfrentado (principalmente) pelas mulheres e “preparar os espaços públicos para uma sociedade mais igualitária e justa, na qual as tarefas que ainda são realizadas principalmente por mulheres sejam compartilhadas por homens e mulheres” (Campos 1996). Dentro dessa perspectiva, as cidades não deveriam trabalhar apenas para os cidadãos que estão empregados e trabalham das 9h às 17h durante a semana; elas devem ser projetadas para atender às demandas de grupos que, muitas vezes, são marginalizados — bebês, crianças, cuidadores e idosos —, prestando atenção à interseção de identidades que moldam sua desvantagem, incluindo sexo, deficiência, idade, raça, situação sócio-econômica e orientação sexual.

Isso significa projetar espaços públicos que sejam seguros e facilmente acessíveis a todos esses grupos, bem como priorizar os serviços públicos de que precisam.

Para um desses grupos em particular — crianças com e sem deficiência de todas as origens sócio-econômicas — as cidades e seus espaços públicos precisam ser seguros para o uso delas e de seus cuidadores. Quando as crianças brincam fora de casa, em espaços públicos, o desenvolvimento do cérebro é aprimorado, porquanto estudos sugerem que a exposição a espaços verdes no início da vida pode resultar em mudanças estruturais benéficas no cérebro (Dadvand et al., 2018). Além disso, os espaços públicos também devem tentar ser divertidos ou, pelo menos, promover atitudes lúdicas, uma vez que, além de ser um direito de todas as crianças, brincar também ajuda a impulsionar o desenvolvimento do cérebro e a construir habilidades sociais (UNICEF, 2016, e Ginsburg, 2007).

A falta de cidades “lúdicas” — entendidas como lugares nos quais os cidadãos, especialmente os mais jovens, podem brincar ou ter uma atitude lúdica, inclusive através da arte e da música — é outra consequência desta ideia de que o planejamento urbano deve ajudar a criar cidades para o trabalho produtivo e de que os bairros residenciais devem ser locais de trabalho reprodutivo.

28. O “trabalho de cuidado” é definido pela Organização Internacional do Trabalho (2007) como o trabalho de cuidar das necessidades físicas, psicológicas, emocionais e de desenvolvimento de uma ou mais pessoas.

Nessa perspectiva, “brincar é visto como o oposto de trabalhar” (Masson, 2012), o que também explica por que os governos lutam para justificar os gastos públicos em parques infantis e na concepção de espaços públicos adequados. Além de contribuir para o bem-estar de crianças e jovens, o fornecimento de espaços públicos adequados e seguros (inclusive parques infantis) também pode ajudar a aliviar parte da carga de trabalho de cuidadores e de mães. Pode dar-lhes a oportunidade de interagir com outros adultos, ajudando-os a superar o isolamento eventualmente associado a cuidadores que supervisionam crianças pequenas, especialmente no caso de mães solteiras (Silbaugh 2008).

Por fim, vale a pena enfatizar que cidades amigas da criança — e lúdicas — devem ser mais do que apenas sobre construir parques infantis; devem ser sobre a construção de cidades que sejam seguras para as crianças e possam melhorar o desenvolvimento, a saúde e o acesso a oportunidades das crianças (ARUP 2017). Embora as crianças precisem ter acesso a áreas específicas projetadas para brincar, elas também precisam ser capazes de brincar com segurança e passar o tempo naquilo que Jane Jacobs (2011) chamou de “uma base doméstica não-especializada ao ar livre: calçadas”. Nessa perspectiva, cidades que atendem crianças não são as mesmas que investem apenas na construção de parques infantis. Cidades amigas da criança são aquelas que fornecem ruas e espaços públicos seguros, dando às crianças a capacidade de desfrutar de algum nível de mobilidade independente e socializar com outras crianças de uma forma confortável. Além de espaços públicos recreativos que sejam inclusivos e emocionantes, as cidades devem ter como objetivo proporcionar segurança para que crianças de todas as habilidades possam caminhar e passear de forma segura, dando-lhes a oportunidade de brincar em qualquer lugar e não apenas em áreas de recreação predeterminadas.

→ O QUE SÃO ESPAÇOS PÚBLICOS E RECREATIVOS INCLUSIVOS?

“Brincar parece ser tão necessário para a qualidade da vida diária de crianças pequenas com deficiência quanto para todas as crianças pequenas”.

Michelle Buchanan e Tricia Giovacco Johnson (2009)

A Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos da Criança, adotada em 1989, é um tratado internacional que reconhece o direito de brincar, declarando no Artigo 31 que “toda criança tem direito a descanso e lazer, de envolver-se em atividades lúdicas e recreativas apropriadas à idade da criança e de participar livremente na vida cultural e nas artes” (Assembléia Geral das Nações Unidas, 1989). Ela também apoia a ideia de que os espaços públicos recreativos são importantes,

declarada na seção acima, e destaca que os governos devem promover o direito da criança de brincar: “os governos membros devem respeitar e promover o direito da criança de participar plenamente da vida cultural e artística e incentivar a oferta de oportunidades adequadas e iguais para atividades culturais, artísticas, recreativas e de lazer” (Artigo 31). Em 2006, os países adotaram a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (Assembléia Geral das Nações Unidas, 2006), que reconhece que “os Estados Partes devem tomar todas as medidas necessárias para garantir o pleno gozo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por parte das crianças com deficiência, em igualdade de condições com as outras crianças” (Artigo 7), e que “devem tomar as medidas adequadas para garantir que as crianças com deficiência tenham igual acesso aos outras crianças na participação em jogos, recreação e atividades de lazer e desportivas” (Artigo 30). Esta declaração é muito útil para lembrar a todas as partes interessadas que as crianças com deficiência também brincam e devem ter a oportunidade de brincar em espaços públicos junto com crianças de todas as capacidades.

Na Nova Agenda Urbana adotada em 2016, todos os países concordaram com uma visão de cidades e assentamentos humanos que prioriza “espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis, verdes e de qualidade que sejam amigáveis para as famílias, aprimorem as interações sociais e intergeracionais, as expressões culturais e a participação política, conforme apropriado, e promovam coesão social, inclusão e segurança em sociedades pacíficas e pluralistas, em que as necessidades de todos os habitantes são atendidas, reconhecendo as necessidades específicas daqueles em situação de vulnerabilidade. Nações Unidas (2017)

Da mesma forma, na Agenda de Desenvolvimento Sustentável, os países concordaram com o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODSs) 11 de “tornar as cidades e assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis” (Nações Unidas, 2015, Objetivo 11), que inclui, como uma de suas metas, “até 2030, proporcionar acesso universal a espaços verdes e públicos seguros, inclusivos e acessíveis, especialmente para mulheres e crianças, idosos e pessoas com deficiência” (11.7). Um dos indicadores identificados para avaliar o progresso feito pelos países em relação a estes ODSs é a “parcela média da área construída das cidades, que é um espaço aberto à utilização pública para todos, conforme sexo, idade e pessoas com deficiência” (Estatísticas da ONU, s/d).²⁹

29. Para obter mais informações, consulte a Divisão de Estatísticas das Nações Unidas (Estatísticas da ONU): https://unstats.un.org/sdgs/files/meetings/iaeg-sdgs-meeting-08/9b_11.7.1_UN%20Habitat_tier%20reclassification%20Nov%202018_final.pdf.

Mas como podemos definir o que é preciso para um espaço público e recreativo ser “inclusivo”?

O termo “desenho universal”, creditado a Ron Mace, refere-se ao “desenho de produtos e ambientes de forma que sejam utilizáveis por todas as pessoas, na medida do possível, sem a necessidade de adaptação ou desenho especializado” (Mace, 1985). Ele se baseia em sete princípios para garantir que qualquer ambiente seja funcional para todas as pessoas:

- 1 Uso igualitário:** O desenho é útil e comercializável para pessoas com capacidades diversas.
- 2 Flexibilidade de uso:** O desenho acomoda uma ampla variedade de preferências e habilidades individuais.
- 3 Uso simples e intuitivo:** O uso do desenho é fácil de entender, independentemente da experiência do usuário, do conhecimento, das habilidades linguísticas ou do nível de concentração atual.
- 4 Informações perceptíveis:** O desenho comunica as informações necessárias de forma eficaz ao usuário, independentemente das condições ambientais ou das capacidades sensoriais do usuário.
- 5 Tolerância ao erro:** O desenho minimiza os riscos e as consequências adversas de ações acidentais ou não intencionais.
- 6 Baixo esforço físico:** O desenho pode ser utilizado de forma eficiente e confortável e com um mínimo de fadiga.
- 7 Tamanho e espaço para abordagem e para uso:** O tamanho e o espaço adequados são fornecidos para abordagem, alcance, manipulação e uso, independentemente do tamanho corporal, da postura ou da mobilidade do usuário. (Mace, 1985)

O desenho universal é frequentemente utilizado de forma intercambiável com conceitos como acessibilidade, desenho sem barreiras e desenho inclusivo. De acordo com esses conceitos, instalações recreativas inclusivas são aqueles espaços que podem ser acessados, utilizados e usufruídos de forma fácil e confortável por pessoas com capacidades diversas (Burke, 2013). Como tal, um parque recreativo inclusivo é composto por duas partes principais: o próprio parque infantil e seus arredores (Palomero Ferrer, 2015). Portanto, elas devem incluir rampas acessíveis e equipamentos lúdicos adaptados, como balanços e gangorras acessíveis com cintos de segurança, carrosséis acessíveis para cadeiras de rodas e brinquedos multi-sensoriais, entre outros.



O primeiro parque para crianças foi construído em um parque em Manchester, Reino Unido, em 1859; um dos primeiros parques inclusivos foi construído 140 anos depois, em 1999, em Maryland, Estados Unidos.³⁰

Shelley Kramm teve essa ideia após ter dificuldades para levar sua filha, Hadley, que tem paralisia cerebral, a parques infantis regulares. Desde então, sua iniciativa inspirou a construção de muitos parques infantis inclusivos semelhantes em todo o país.³¹ Em 2010, quando o Lei dos Estadunidense com Deficiências (LED) foi revisada para alterar os padrões de acessibilidade para parques infantis, os parques infantis inclusivos se tornaram mais populares nos Estados Unidos.³² Nos países em desenvolvimento, no entanto, eles ainda são escassos. Na seção seguinte, estudaremos o caso da cidade de Campinas, Brasil, onde o prefeito, Jonas Donizette, a Secretária para a Pessoa com Deficiência e Direitos Humanos, Eliane Jocelaine Pereira, representantes da sociedade civil e outros servidores públicos estão empenhados em construir espaços públicos e parques recreativos inclusivos na cidade.

30. Para mais informações sobre a história dos parques infantis, consulte: ESP. 2012. "The History of Playgrounds – Past, Present and Future". ESP Play. Acesso em 24 de setembro de 2019. <https://www.esplay.co.uk/the-history-of-playgrounds/>.

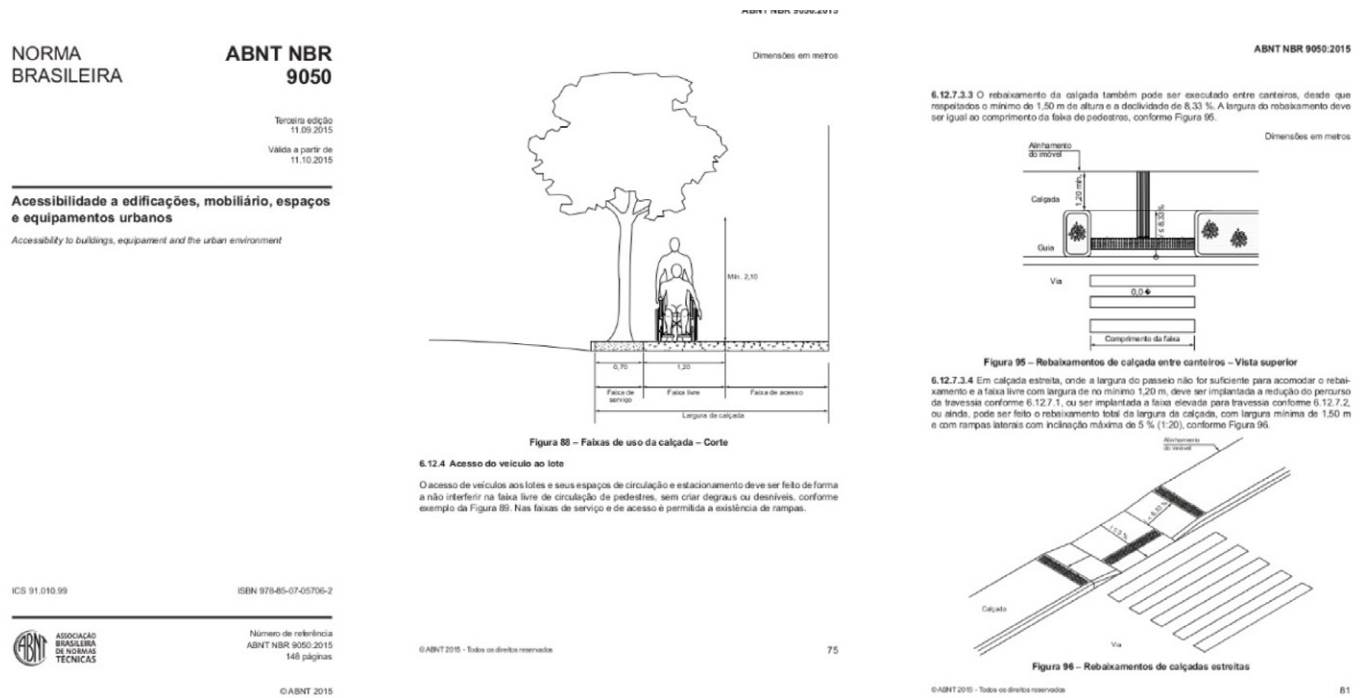
31. Para mais informações sobre essa história, consulte: Rasicot, Julie. 1998. "A Playground for Hadley." Washington Post, 1º de outubro de 1998. <https://www.washingtonpost.com/archive/local/1998/10/01/a-playground-for-hadley/c46bd3f4-eebc-4909-b32d-5f86f74f7b03/>.

32. Para saber mais sobre os regulamentos da ADA, consulte: https://www.ada.gov/2010_regs.htm.

→ NORMAS NACIONAIS QUE PROMOVEM ACESSIBILIDADE E DESENHO UNIVERSAL NO BRASIL

Em 1985, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) criou a primeira versão da norma técnica nacional NBR 9050 com o título “Adequação de edificações e mobiliário urbano para pessoas com deficiência”, que passou a ser conhecida como “Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos”.

→ FIGURA 3: TRÊS PÁGINAS MOSTRANDO AS NORMAS E DIRETRIZES DA ABNT NBR 9050



As normas estabelecidas pela NBR 9050 foram utilizadas como referência nacional por técnicos e profissionais, mas não foram impostas por lei até 2004, após a aprovação do Decreto Federal nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004. Com a adoção da Lei Federal nº 13.146 de 6 de julho de 2015, também conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência, foi destacada a importância de garantir a acessibilidade do ambiente construído, entendida como “possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida” (Presidência da República, 2015, Artigo 3.I). A norma, no entanto, não inclui nenhuma recomendação específica para instalações de parques infantis.

→ ESTUDO DE CASO: A CIDADE DE CAMPINAS, BRASIL

Campinas, a décima cidade mais rica do Brasil, está localizada no sudeste do estado de São Paulo. Com uma população estimada de 1.194.094 habitantes em 2018, constitui a 14ª maior cidade do País.

Crianças entre zero e nove anos de idade são estimadas em doze por cento do total (139.166) e a população com algum tipo de deficiência é estimada em 5,6 por cento da população total que vive na cidade, o que representa aproximadamente 60.000 pessoas. A área total da cidade é de 795.7 km², com média de 6,2 m² de área verde por indivíduo, o que está abaixo do limite mínimo de 9.0 m² de área verde por pessoa recomendado pela Organização Mundial da Saúde (2012, citado em Russo & Cirella, 2018).

33. A definição de deficiência utilizada pelo IBGE baseia-se na percepção do informante sobre sua dificuldade de ouvir, ver e andar ou subir escadas, mesmo com facilitadores como aparelhos auditivos, lentes de contato e bengalas (Garcia, Benevides & Alencar, s/d.). O questionário também buscou identificar as deficiências intelectuais e mentais por meio da compreensão do informante sobre a dificuldade em realizar suas atividades habituais. A estrutura conceitual adotada para o Censo foi baseada na Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde (CIF), promovida pela Organização Mundial da Saúde (OMS) em 2001.

→ FIGURA 4: INCLUI UM MAPA DO BRASIL, DESTACANDO O ESTADO DE SÃO PAULO (ACIMA) E, EM SEGUIDA, A CIDADE DE CAMPINAS





IMG: Marnen Viccari

→ AMBIENTE PROPÍCIO EM NÍVEL LOCAL

Com o objetivo de promover a paz e projetar intervenções urbanas criativas que incentivem o intercâmbio pacífico e intergeracional entre famílias e comunidades, com foco especial na primeira infância, a Secretaria de Pessoas com Deficiência e Direitos Humanos de Campinas desenvolveu um programa municipal denominado A paz em Língua de Brincar, com quatro pilares:

- 1** A organização de uma Semana Anual do Brincar em maio, com o objetivo de promover uma cultura de paz e de valorização do brincar, reforçando a relevância do brincar para o desenvolvimento de uma infância saudável.
- 2** A construção de parques infantis inclusivos, através da identificação dos espaços públicos disponíveis e da aquisição de equipamentos, conforme apresentado na Figura 3.
- 3** A promoção de intervenções urbanas criativas e inclusivas em toda a cidade, dando a oportunidade a estudantes e professores universitários de projetar espaços públicos e comunitários novos ou reaproveitados a fim de estimular o brincar e as interações entre famílias e comunidades.
- 4** A implementação de projetos com o objetivo de repensar o uso social da cidade, como a construção de hortas comunitárias.

Este programa municipal também está alinhado ao Plano Municipal da Primeira Infância adotado em 2018 pela cidade de Campinas, que inclui entre seus objetivos a criação de programas intergeracionais em espaços públicos que promovam o convívio social entre crianças pequenas e idosos, favorecendo o cuidado e o relacionamento respeitoso e a organização de eventos culturais e esportivos para famílias e comunidades, bem como a promoção de princípios de acessibilidade e segurança em parques públicos para que sejam acessíveis e seguros para crianças de todas as capacidades (Prefeitura Municipal de Campinas, 2018).

Outro programa liderado pela prefeitura é o Programa Campinas + Acessível, que visa conscientizar sobre os direitos das pessoas com deficiência e a importância do envolvimento de todos os cidadãos para tornar Campinas mais acessível. Como parte desse programa, a cidade de Campinas fornece orientação técnica para moradores, empresários e prestadores de serviço fazerem as adaptações necessárias em suas calçadas, inclusive por meio da utilização de piso tátil, de acordo com as normas de acessibilidade constantes da ABNT NBR 9050.

Isso garante que elas se tornem acessíveis e livres de barreiras que possam impedir a livre circulação de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, crianças e mulheres grávidas.

➔ **FIGURA 5: UM PANFLETO BRASILEIRO EXPLICANDO COMO UTILIZAR OS PARQUES INFANTIS INCLUSIVOS EM CAMPINAS**



➔ **FIGURA 6: PLANO MUNICIPAL DA PRIMEIRA INFÂNCIA DE CAMPINAS, COM FOCO NA CRIANÇA COM DEFICIÊNCIA**



➔ **FIGURA 7: LOGOTIPO PARA EL PROGRAMA “CAMPINAS ACCESIBLE”**



→ ESPAÇOS PÚBLICOS E RECREATIVOS INCLUSIVOS EM CAMPINAS

Desde setembro de 2019, Campinas construiu quatro espaços públicos e recreativos com parques infantis inclusivos.

Eles estão localizados nas partes norte, sul, leste e sudoeste da cidade, conforme mostrado no mapa abaixo.

→ FIGURA 8: MAPAS DE CAMPINAS INDICANDO A LOCALIZAÇÃO DOS QUATRO PARQUES INFANTIS INCLUSIVOS



A idéia de construir parques infantis inclusivos nos espaços públicos existentes na cidade começou como uma demanda de cuidadores de crianças com deficiência, com o apoio de mães que faziam parte de um movimento social denominado [LIA – Lazer, Inclusão e Acessibilidade](#). A demanda foi levantada oficialmente por um grupo de mães de crianças com deficiência durante um de seus encontros mensais com Eliane Jocelaine Pereira, Secretária de Pessoas com Deficiência e Direitos Humanos, e representantes técnicos da Secretaria, por iniciativa da Secretária de coletar sugestões de políticas públicas inclusivas da população. A Secretaria promove encontros com representantes da sociedade civil, convidados por meio do Conselho de Pessoas com Deficiência, para que possam compartilhar suas principais preocupações e sugestões de políticas públicas.

Os cuidadores ficaram preocupados porque não podiam levar seus filhos com deficiência para brincar nos parques públicos recreativos da cidade, pois não eram capazes de interagir com as outras crianças utilizando as instalações existentes.

Os parques públicos existentes não foram concebidos para serem acessíveis a todas as crianças, incluindo as portadoras de deficiência, cuja única opção era brincar em casa ou em um centro voltado para crianças com deficiência, onde os parques infantis inclusivos já eram uma realidade. Os cuidadores desejaram saber se a prefeitura estaria disposta a construir parques infantis inclusivos nas áreas de lazer existentes, como já haviam feito em outras cidades do Brasil, como Curitiba e São Paulo.

O ano era 2017 e a Secretaria da Pessoa com Deficiência e de Direitos Humanos não dispunha de recursos para custear a implantação do primeiro parque infantil inclusivo. Por isso, a Secretária teve de mobilizar representantes de outras secretarias — a Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável — para buscar recursos. A Secretaria de Serviços Públicos, responsável pela manutenção dos parques públicos, também foi envolvida no processo. A Secretária a convenceu de que era uma intervenção barata (menos de US\$ 6.000 por cada parque infantil) que poderia ter um grande impacto na vida dos cidadãos de Campinas, das pessoas com deficiência e de seus cuidadores. Como a Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável possuía recursos de um “Termo de Consentimento” firmado com uma empresa privada, ela concordaram em lançar juntos o primeiro parque infantil recreativo inclusivo no Parque da Pedreira do Chapadão.³⁴

34. Um “Decreto de Consentimento” é um acordo ou uma resolução que resolve uma disputa entre duas partes, neste caso uma empresa privada e a prefeitura.

Dois anos depois, a cidade já havia construído quatro parques infantis inclusivos em um total de R\$ 88.000 (cerca de US\$ 21.000 em setembro de 2019). Eles agora fazem parte de um programa mais amplo (Campinas pela Paz) para a promoção de uma cidade inclusiva e pacífica, que inclui a construção de parques infantis inclusivos como um de seus quatro pilares. Esses quatro parques inclusivos são descritos abaixo:

1 Pedreira do Chapadão: O primeiro parque infantil inclusivo, construído em março de 2018 e totalmente financiado pela iniciativa privada como parte de um “Decreto de Consentimento” assinado por uma empresa privada e pela Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável. Ela fica no bairro Jardim Chapadão, zona norte da cidade de Campinas, um dos pontos mais altos da cidade. Esta área abriga um importante centro comercial, edifícios de luxo e condomínios fechados, tornando-se um bairro de prestígio. O parque infantil inclui dois balanços inclusivos, uma gangorra e um carrossel e é totalmente acessível (incluindo seus entornos). Ele custou R\$ 24.000 (equivalentes a US\$ 5.700 em setembro de 2019) e representou uma ação conjunta das Secretarias da Pessoa com Deficiência e dos Direitos Humanos, Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável e Serviços Públicos.

→ **FIGURA 9: PARQUE INFANTIL INCLUSIVO NA PEDREIRA DO CHAPADÃO**



IMG: Fernanda Sunega

2 Parque Dom Bosco: Este é o segundo parque infantil inclusivo, construído em outubro de 2018 e financiado pelo “Fundo Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente” em parceria com a comissão multi-setorial responsável pelo Plano Municipal da Primeira Infância. Ele fica no Distrito Ouro Verde, na região sudoeste, que é o distrito com maior concentração populacional da cidade. Margeado por duas rodovias (Bandeirantes e Santos Dumont) e pelo rio Capivari, o distrito foi criado em meados da década de 1950 por migrantes vindos de outras regiões do Brasil. A vizinhança do parque é habitada principalmente por moradores de baixa e média renda. O parque possui dois balanços inclusivos e uma gangorra e custou R\$ 20.000 (equivalentes a US\$ 4.800 em setembro de 2019).

→ FIGURA 10: PARQUE INFANTIL INCLUSIVO NO PARQUE DOM BOSCO



IMG: Fernanda Sunega

3 Parque das Águas: Este é o terceiro parque infantil inclusivo, construído em março de 2019 como parte das ações que levaram ao Plano Multi-Setorial da Primeira Infância de Campinas. Está localizada no bairro Parque Jambeiro ao sul da cidade, que inclui uma zona industrial. O parque infantil é totalmente acessível e conta com balanço inclusivo, gangorra e carrossel. Ele custou R\$ 20.000 (equivalentes a US\$ 4.800 em setembro de 2019).

→ FIGURA 11: PARQUE INFANTIL INCLUSIVO NO PARQUE DAS ÁGUAS



IMG: Carlos Bassan

4 Parque Taquaral: Este é o quarto parque infantil inclusivo, construído em agosto de 2019 dentro de um dos maiores parques de Campinas, em um bairro residencial nobre a leste da cidade. Possui dois balanços inclusivos, gangorra e carrossel e custou R\$ 24.000 (equivalentes a US\$ 5.700 em setembro de 2019).

➔ **FIGURA 12: PARQUE INFANTIL INCLUSIVO NO PARQUE TAQUARAL**



Atualmente, a cidade de Campinas planeja construir mais dois parques infantis inclusivos até o final de 2020. Um dos principais desafios está relacionado à falta de recursos para manutenção, que atualmente é de responsabilidade da Secretaria de Serviços Públicos. Por isso, a prefeitura atualmente conta com o apoio dos cidadãos para a manutenção das instalações, por meio do estabelecimento de parcerias com fundações privadas que desejam ajudar a manter os equipamentos em bom estado.

Conforme afirmado antes, os parques infantis inclusivos permitem que as crianças com e sem deficiência brinquem juntas. Na maioria das vezes, crianças sem deficiência são vistas brincando com esse equipamento, e a Secretaria de Pessoas com Deficiência e Direitos Humanos tenta garantir que esses parques infantis inclusivos sejam construídos próximo aos parques infantis (regulares) existentes. Esta colocação ajuda a facilitar a interação lúdica entre crianças sem e com deficiência e reduz a chance de crianças com deficiência serem levadas para uma área de recreação “segregada”, promovendo assim o respeito mútuo entre todas as crianças. Parquinhos inclusivos também são muito importantes para pais como Marina Barone Dantas, que tem filhos com diferentes capacidades, pois proporcionam a oportunidade para toda a família brincar e se divertir junto.

➔ **FIGURA 13: CRIANÇAS SEM DEFICIÊNCIA BRINCANDO NO PARQUE INFANTIL INCLUSIVO DO PARQUE TAQUARAL**



→ TESTIMONIO

“A importância dos parques infantis inclusivos é de garantir a infância da criança com deficiência. Brincar é um direito fundamental para o desenvolvimento de qualquer criança e principalmente da criança com deficiência. Muitas crianças ficam em casa e não sabem o que significa brincar em espaços públicos. Além disso, o fato de a mãe poder pegar seu filho e ir ao parque brincar no fim de semana melhora sua auto-estima e sua confiança e permite que ela também cuide melhor de seu filho. O certo seria ter um parque infantil inclusivo em todos os espaços públicos, porque brincar é direito de todos. Acredito que a criança que aprende desde tenra idade a brincar com o diferente crescerá e se tornará um adulto com muito mais respeito pelas pessoas.”

Marina Barone Dantas³⁵

35. Depoimento prestado em 27 de agosto de 2019 à Secretaria da Pessoa com Deficiência e Direitos Humanos.

→ FIGURA 14: MARINA BARONE DANTAS COM SEUS FILHOS: MARIA CECÍLIA (1), MARIA RITA (6) E GABRIEL (8) NO PARQUE INFANTIL INCLUSIVO DA PEDREIRA DO CHAPADÃO.



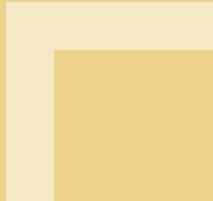
→ ESTAÇÕES INCLUSIVAS DE EXERCÍCIOS AO AR LIVRE

Além dos parques infantis inclusivos, a cidade de Campinas também construiu várias estações inclusivas de exercícios ao ar livre, que podem ser utilizadas por pessoas que usam cadeiras de rodas.

Atendendo aos princípios da norma nacional NBR 9050, as estações de exercícios ao ar livre possuem rampas acessíveis, cintos de segurança e barras baixas em todos os equipamentos aeróbicos de membros superiores. Cada estação de exercícios inclusa custa R\$ 20.000 (equivalentes a 4.800 dólares em setembro de 2019). Essas instalações são extremamente relevantes, visto que as pessoas com deficiência têm um risco maior de desenvolver doenças crônicas e secundárias em comparação com a população em geral (Rimmer et al., 2017).

→ FIGURA 15: GINÁSIO INCLUSIVO NO EL PARQUE TAQUARAL





A importância dos parques infantis inclusivos é de garantir a infância da criança com deficiência. Brincar é um direito fundamental para o desenvolvimento de qualquer criança.



→ JARDINS SENSORIAIS

Os parques infantis inclusivos e as estações de exercícios ao ar livre apresentados acima atendem predominantemente às necessidades de crianças e pessoas que usam cadeiras de rodas; no entanto, eles pouco provisionam para as necessidades das crianças que possuem outras deficiências.

Desde 2019, a cidade de Campinas passou a construir jardins acessíveis com jogos sensoriais voltados para pessoas com diversos tipos de deficiência.

O Jardim dos Sentidos Gisela Heller Gordon é um espaço inclusivo que oferece às pessoas a possibilidade de estimular os seus cinco sentidos: audição, visão, tato, olfato e paladar. O espaço está localizado próximo a um Centro de Referência em Reabilitação e é imaginado como um espaço terapêutico. O sentido do olfato pode ser estimulado por plantas aromáticas como menta e alfavema. Na área de “sabores” do jardim existem plantas que podem ser consumidas, como ervas medicinais e culinárias. Na área de “toque” existem diferentes texturas, e para a audição existem metais, conchas e bambus que podem ser usados para gerar sons. O jardim é totalmente acessível, livre de barreiras arquitetônicas para garantir que pessoas com todos os tipos de deficiência possam desfrutar plenamente do espaço. O jardim custou aproximadamente R\$ 425.000 (equivalentes a US\$ 102.000 em setembro de 2019).



IMG: Fernanda Sunega



IMG: Fernanda Sunega

→ FIGURA 16: TRÊS IMAGENS DO JARDIM DOS SENTIDOS DE GISELA HELLER GORDON



IMG: Fernanda Sunega

→ OUTRAS INICIATIVAS PARA PROMOVER A INCLUSÃO DE CRIANÇAS E PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM ESPAÇOS URBANOS

Todos os espaços públicos citados acima atendem à norma técnica brasileira de desenho universal, NBR 9050, e a cidade de Campinas tenta garantir que sejam de fácil acesso para todos. Como parte desses esforços, a cidade tem investido na promoção da acessibilidade de calçadas, prédios e ônibus públicos.³⁶ O sistema de transporte público conta atualmente com 1.142 ônibus em operação, dos quais 966 são acessíveis, o que representa 84,6 por cento da frota. O novo sistema Transporte Rápido por Ônibus (Bus Rapid Transit - BRT) atualmente em construção é totalmente acessível.

A cidade de Campinas também disponibiliza um documento de identificação para todas as pessoas com deficiência denominado **“Cartão Bem Acessível”**. Ele facilita o acesso a todos os serviços públicos municipais, inclusive o acesso gratuito a toda a rede de transporte público, sem a necessidade de trazer laudos médicos ou quaisquer outros documentos.

36. No caso de calçadas localizadas em frente a edifícios privados (residências, escritórios, espaços comerciais), os proprietários individuais são responsáveis por eles.



→ FIGURA 17: UM CAMINHO ACESSÍVEL. (À ESQUERDA) E CALÇADAS PÚBLICAS E ABRIGOS DE ÔNIBUS ACESSÍVEIS (À DIREITA).

→ FIGURA 18: MENINA COM CARTÃO DE ACESSIBILIDADE “CARTÃO BEM ACESSÍVEL” (À DIREITA)



→ GOVERNANÇA URBANA INCLUSIVA

A Secretaria da Pessoa com Deficiência e Direitos Humanos de Campinas foi criada em 2013. Ela tem como objetivo gerir os serviços municipais de atenção e proteção social às pessoas com deficiência (como o Centro de Referência para Pessoas com Deficiência) e promover projetos multi-setoriais de inclusão de pessoas com deficiência (inclusive através da garantia do desenho universal e da acessibilidade de todas as construções públicas). Como parte de seu mandato, a Secretaria da Pessoa com Deficiência e Direitos Humanos acolhe o Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência.

O Conselho, dirigido por representantes eleitos da população com deficiência, constitui o órgão deliberativo, consultivo e fiscalizador de todas as ações políticas que visem à promoção, à inclusão social e à defesa dos direitos das pessoas com deficiência.

O Conselho é composto por cinquenta e dois membros, metade deles nomeada pelo governo e a outra metade eleita pela sociedade civil. Inclui representantes de entidades que trabalham com PCDs e representantes da população com deficiência. A Secretaria também apoia a organização da Conferência Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência, que ocorre a cada dois anos e tem como objetivo discutir temas relevantes para a formulação de políticas, programas e projetos sobre o tema. A Secretaria está atualmente colaborando com a Universidade de Campinas para compilar dados que possam ser utilizados para demonstrar o impacto do programa Campinas pela Paz (inclusive a construção de parques infantis inclusivos) no desempenho social e educacional das crianças na cidade.

→ CONCLUSIÓN

Os esforços da cidade de Campinas para construir parques infantis inclusivos em parques públicos existentes em toda a cidade é um importante exemplo de um esforço multi-setorial e participativo apoiado por lideranças políticas. Tudo começou como uma demanda de representantes da sociedade civil — em especial, mães responsáveis por crianças com deficiência que não possuíam instalações públicas nas quais seus filhos pudessem brincar. O que começou como uma intervenção direcionada transformou-se em uma política municipal como parte de um programa mais amplo (Campinas pela Paz) para a promoção de uma cidade inclusiva e pacífica que atende a todos. Trata-se de uma intervenção que pode ser facilmente replicada em outras cidades de países em desenvolvimento, uma vez que não é cara. No entanto, ela deve ser conjugada com a prestação de serviços de atenção e proteção social às pessoas com deficiência e com outras políticas, de forma a garantir a acessibilidade a essas instalações, bem como a promoção de uma cultura que favoreça o respeito e a convivência entre crianças de todas as capacidades.

Cidades Inclusivas para Crianças

1 O projeto de espaços públicos deve considerar as necessidades das crianças urbanas, inclusive a necessidade de oportunidades de recreação.

2 Cidades seguras para crianças são boas para adultos.

3 Parques infantis inclusivos permitem que todas as crianças brinquem nos mesmos espaços, o que melhora sua saúde e reduz o estresse de seus responsáveis.

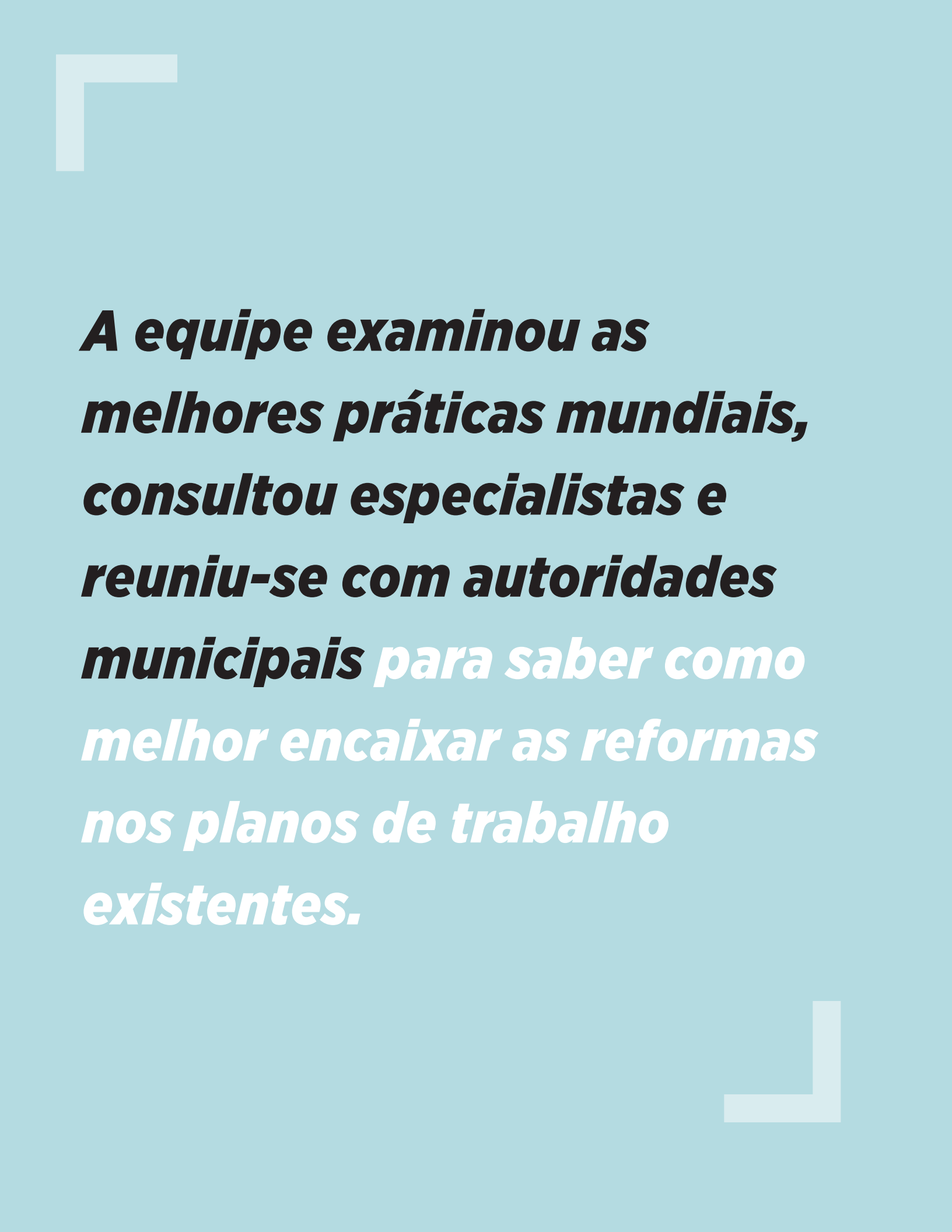




REFERÊNCIAS

- ARUP. 2017. Cities Alive: Designing for Urban Childhoods. Fecha de la consulta: 24 de septiembre de 2019. <https://www.arup.com/perspectives/publications/research/section/cities-alive-designing-for-urban-childhoods>.
- Assembléia Geral da ONU. 1989. Convention on the Rights of the Child. <https://www.unicef.org/es/convencion-derechos-nino/texto-convencion>.
- Assembléia Geral da ONU. 2006. Convention on the Rights of Persons with Disabilities. <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>.
- Buchanan, Michelle y Tricia Giovacco Johnson. 2009. "A Second Look at the Play of Young Children with Disabilities". American Journal of Play 2, no. 1 (Verano): 41-59. Fecha de la consulta: 24 de septiembre de 2019. <https://www.journalofplay.org/sites/www.journalofplay.org/files/pdf-articles/2-1-article-play-of-young-children-with-disabilities.pdf>.
- Burke, Jenene. 2013. "Just for the Fun of It: Making Playgrounds Accessible to All Children." World Leisure Journal 55 (1): 83-95. <https://doi.org/10.1080/04419057.2012.759144>.
- Campos, Pascuala. 1996. "Influencia de las ciudades en la vida de las mujeres." In Mujer y Urbanismo: Una recreación del espacio: Claves para pensar en la ciudad y el urbanismo desde una perspectiva de género, editado por Charo Rubio Alférez y Miguel Ardid Gumiel, 23-30. Madrid: Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP).
- Dadvand, Payam, Jesus Pujol, Dídac Macià, Gerard Martínez-Vilavella, Laura Blanco-Hinojo, Marion Mortamais, Mar Alvarez-Pederol, et al. 2018. "The Association between Lifelong Greenspace Exposure and 3-Dimensional Brain Magnetic Resonance Imaging in Barcelona Schoolchildren". Environmental Health Perspectives 126 (2). <https://doi.org/10.1289/EHP1876>.
- División de Estadística de las Naciones Unidas, sin fecha. "SDG Indicators: Metadata Repository." Naciones Unidas. Modificado por última vez en 2020. <https://unstats.un.org/sdgs/metadata/>.
- García, Vinícius Gaspar, Guirlanda Benevides y Malu Alencar, sin fecha. "A população com deficiência em Campinas – dados do ultimo Censo IBGE". Unicamp. https://www.cti.gov.br/sites/default/files//a_populacao_com_deficiencia_em_campinas_v2_0.pdf.
- Ginsburg, Kenneth R. 2007. "The Importance of Play in Promoting Healthy Child Development and Maintaining Strong Parent-Child Bonds." Pediatrics 119 (1): 182-191. <https://doi.org/10.1542/peds.2006-2697>
- International Labour Organization. 2007. ABC of Women Workers' Rights and Gender Equality (2a Edição). Ginebra: International Labour Office - ILO. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---dgreports/---gender/documents/publication/wcms_087314.pdf.
- Jacobs, Jane. 2011. The Death and Life of Great American Cities. Nueva York: Modern Library.
- Mace, R. 1985. "Universal design: Barrier-free Environments for Everyone". Designers West, 33 (1): 147-152.
- Masson, Carma. 2012. Manifiesto for a Playful City - An Essay. Fecha de la consulta: 24 de septiembre de 2019. <https://cargocollective.com/carmamasson/Manifiesto-for-a-Playful-City-An-Essay>.
- Nações Unidas. 2015. Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development. <https://undocs.org/es/A/RES/70/1>.
- Nações Unidas. 2017. Nova Agenda Urbana. <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>.
- ONU Mulheres. 2017. Redistribute Unpaid Work. Fecha de la consulta: 24 de septiembre de 2019. <https://www.unwomen.org/en/news/in-focus/csw61/redistribute-unpaid-work>.

- Palomero Ferrer, Jorge. 2015. "Parques Infantiles Accesibles." Colección Democratizando la Accesibilidad 5. La Ciudad Accesible. https://sid.usal.es/idocs/F8/FD027106/Parques_Infantiles_Accesibles.pdf
- Prefeitura Municipal de Campinas. 2018. Primeira Infância Campineira: Cuidar Para Desenvolver. Fecha de la consulta: 24 de septiembre de 2019. <http://www.campinas.sp.gov.br/arquivos/assistencia-social-seguranca-alimentar/pic-plano-municipal-pela-primeira-infancia-campinas.pdf>.
- Presidência da República. 2015. Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto de la Persona con Discapacidad). Ley nº. 13.146 de 6 de julio de 2015. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm.
- Rimmer, James H., Sangeetha Padalabalanarayanan, Laurie A. Malone y Tapan Mehta. 2017. "Fitness Facilities Still Lack Accessibility for People with Disabilities". Disability and Health Journal 10 (2): 214-221. <https://doi.org/10.1016/j.dhjo.2016.12.011>
- Russo, Alessio and Giuseppe T. Cirella. 2018. "Modern Compact Cities: How Much Greenery Do We Need?" International Journal of Environmental Research and Public Health 15 (10). <https://dx.doi.org/10.3390%2Fijerph15102180>.
- Silbaugh, Katharine B. 2008. "Women's Place: Urban Planning, Housing Design, and Work-Family Balance". Fordham Law Review 76: 1797-1852. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=995184.
- Spain, Daphne. 2014. "Gender and Urban Space." Annual Review of Sociology 40: 581-598. <https://doi.org/10.1146/annurev-soc-071913-043446>
- UNICEF. 2016. Cognitive Capital: Investing in Children to Generate Sustainable Growth. https://www.unicef.org/Social_Protection.pdf.
- Urban 20. 2018. Gender Inequalities in Cities: Urban 20 White Paper. Fecha de la consulta: 24 de septiembre de 2019. http://www.urban20.org/item/ejes-y-documentos-clave/U20_WP_Gender_inequalities_in_cities.pdf.
- Urban Development Vienna. 2013. Manual for Gender Mainstreaming in Urban Planning and Urban Development. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008358.pdf>.
- Valdivia, Blanca. 2018. "Del Urbanismo Androcéntrico a la Ciudad Cuidadora". Hábitat y Sociedad 11, 65-84. <http://dx.doi.org/10.12795/HabitatySociedad.2018.i11.05>.



A equipe examinou as melhores práticas mundiais, consultou especialistas e reuniu-se com autoridades municipais para saber como melhor encaixar as reformas nos planos de trabalho existentes.





PREFEITURA ADOTA O DESENVOLVIMENTO NA PRIMEIRA INFÂNCIA: ALCANÇANDO UMA POPULAÇÃO CARENTE EM TEL AVIV, 2016 – 2019

█ Gordon LaForge³⁷ - Bernard Van Leer Foundation

Em 2016, Tel Aviv aceitou um convite para aderir a uma iniciativa chamada Urban95, que visava incorporar as necessidades das crianças pequenas e de seus cuidadores no projeto, planejamento e gestão da cidade.

O programa perguntou: “Se você pudesse experimentar uma cidade de 95 centímetros — a altura de uma criança de três anos — o que você mudaria?”

Os líderes da cidade viram uma oportunidade de responder à crescente demanda do público por melhores serviços voltados para a família, protestos conhecidos como “marchas de carrinhos”. A pequena equipe de funcionários municipais responsável pela implementação do programa teve de construir apoio para as reformas dentro do governo municipal e ajudar os departamentos a se coordenarem de novas maneiras. Para isso, eles também tiveram de desencadear uma mudança de mentalidade, tornando o desenvolvimento da primeira infância uma prioridade da cidade.



37. Gordon LaForge foi o autor do estudo de caso original do programa Innovations for Successful Societies da Princeton University, com base em entrevistas realizadas em Tel Aviv em maio de 2019. Essa versão está disponível em <https://successfulsocieties.princeton.edu/publications/city-hall-embraces-early-childhood-development-reaching-underserved-population-tel-aviv>. Sheila Mahoney produziu esta versão resumida. .

→ O DESAFIO

Em muitos aspectos, Tel Aviv não era amigável com as famílias jovens. Ela estava entre as cidades mais caras do mundo, os recém-chegados não tinham redes sociais nas quais depender de creches e os serviços de creche eram caros e não regulamentados. Esses problemas eram especialmente graves para os residentes de comunidades marginalizadas. Além disso, locomover-se pela cidade com um carrinho de bebê era uma preocupação, devido às calçadas lotadas e cheias de bicicletas elétricas e scooters.

Para que quaisquer mudanças reais ocorressem, o apoio do prefeito, Ron Huldai, e de altos funcionários foi crucial, assim como também foi essencial que as administrações municipais (departamentos) encontrassem novas maneiras de se coordenar entre si e envolver o público.

Uma pesquisa de 2015 feita pela equipe de inovação da Bloomberg Philanthropies — uma unidade de pesquisa e consultoria ligada ao gabinete do prefeito — começou a virar a maré. Os dados apoiaram a meta de uma cidade maior para redução do custo de vida.

A liderança da cidade concordou em apoiar propostas de políticas que tratassem desse problema, desde que não expusessem a cidade à maior responsabilidade legal e os proponentes argumentassem fortemente que as iniciativas faziam sentido estratégico.



→ ENQUADRAMENTO DE UMA RESPOSTA

Logo depois que a equipe da Bloomberg realizou sua pesquisa, a Fundação Bernard van Leer, que ajudou os tomadores de decisão a vincular políticas a evidências científicas sobre o desenvolvimento da primeira infância, procurou envolver Tel Aviv em sua iniciativa Urban95. A Urban95 teve como objetivo ajudar a alinhar os investimentos em calçadas, ruas, parques, transporte público e instalações com as famílias de serviços necessários para ajudar seus bebês e crianças a crescer, aumentando assim o acesso e o impacto.

Em uma conferência de 2016, Daniella Ben-Attar, a representante de Israel da Fundação Bernard van Leer, conheceu Hedva Finish, vice-diretora da Unidade de Planejamento Estratégico de Tel Aviv. Finish conectou a equipe da Bloomberg com Ben-Attar, que começou a contribuir com fundos de pesquisa e conhecimento especializado. Essa colaboração chamou a atenção da Tel Aviv Foundation, o braço filantrópico do município, que levou a idéia de uma concessão de desenvolvimento para a primeira infância ao prefeito, argumentando que a Urban95 era uma iniciativa internacional que aumentaria o prestígio de Tel Aviv como uma cidade líder mundial.

O prefeito deu sinal verde para levar uma proposta ao Diretor Geral da cidade. A equipe da Bloomberg, Ben-Attar, e a equipe da Fundação Tel Aviv trabalharam para traçar parâmetros para um projeto da Urban95 para Tel Aviv. Além de fornecer um ambiente urbano que ajudasse a facilitar a interação social positiva e a aprendizagem, um dos objetivos era ajudar os pais e responsáveis a adquirir habilidades e conhecimentos que pudessem utilizar para promover o desenvolvimento de seus filhos.

A equipe examinou as melhores práticas mundiais, consultou especialistas e reuniu-se com autoridades municipais para saber como melhor encaixar as reformas nos planos de trabalho existentes.

O diretor executivo aceitou a proposta, que direcionava os recursos para espaços públicos e mobilidade urbana, além de outras prioridades, como: infraestrutura municipal para a primeira infância, serviços parentais em toda a cidade e aumento da qualidade e viabilidade da creche, bem como incluiu um compromisso de €1 milhão (US\$ 1,1 milhão) da Fundação Bernard van Leer de que a cidade corresponderia a, pelo menos, um para um. A concessão criou uma posição para um gerente de projeto da Urban95 trabalhar com funcionários municipais em todas as administrações, a fim de implementar as reformas. O diretor executivo designou a Urban95 para a nova Administração de Comunidade, Cultura e Esportes (a Administração de Comunidade), que supervisionava atividades culturais, esportivas e religiosas, organizações juvenis e os 32 centros comunitários da cidade. Esta administração forneceria uma estrutura para abordar o desenvolvimento da primeira infância em todas as áreas da vida de uma criança.

→ DIRETO AO TRABALHO

Tel Aviv começou a elaborar objetivos e metas específicos em cada uma das cinco áreas de foco:

- 1 Desenvolvimento** de infraestrutura organizacional municipal para apoio à primeira infância
- 2 Estabelecimento** de serviços para os pais em toda a cidade e de uma plataforma digital para famílias de crianças de três anos ou menos.
- 3 Adaptação** dos espaços públicos às necessidades das famílias com crianças pequenas.
- 4 Melhoria** da mobilidade urbana para que crianças e cuidadores possam acessar com eficiência os serviços de que precisam.
- 5 Aprimoramento** da qualidade e da viabilidade da creche por meio da reforma de creches privadas.

A questão que teve maior destaque nos protestos públicos da época — reforma das creches — foi tensa e complexa, de modo que a cidade concentrou sua energia nos outros elementos do programa nos primeiros anos.

→ CONSTRUINDO UMA VISÃO COMPARTILHADA

Bosmat Sfadia-Wolf foi contratada como gerente do projeto Urban95. Sua primeira tarefa foi conseguir apoio dentro do governo municipal, levando a iniciativa além dos funcionários do planejamento estratégico, incluindo o prefeito, que já estava participando, para os tomadores de decisão sênior e os gerentes que implementariam as reformas de desenvolvimento da primeira infância na proposta.

Ao longo de seis meses, Sfadia-Wolf se reuniu com dezenas de empregados municipais e apresentou seu caso, focando nas informações de importância específica para cada pessoa ou grupo. Ela também ouviu o que era necessário e identificou oportunidades para intervenções do Urban95.

Para ajudar a desenvolver compreensão e conhecimento, a Fundação Bernard van Leer patrocinou viagens de estudo para equipes de projeto municipais. Em maio de 2017, alguns funcionários do município de Tel Aviv, junto com equipes de outros países, participaram de um programa de fundação focado em expandir programas de desenvolvimento da primeira infância. O programa de uma semana apresentou aos funcionários municipais a abordagem da Fundação para o planejamento estratégico e ferramentas para programas de escalonamento.

No entanto, a viagem que teve maior impacto sobre os gestores da cidade foi uma visita a Copenhague no final de 2017. A capital da Dinamarca foi constantemente classificada como uma das melhores cidades do mundo em termos de qualidade de vida e era conhecida por seu desenho urbano centrado nas pessoas. Durante três dias de painéis de discussão, oficinas e passeios pela cidade, o grupo de Tel Aviv viu como Copenhague mudou o desenho de parques infantis, calçadas e praças públicas, pensando nas crianças. Eles também aprenderam como a cidade havia criado ferramentas quantitativas e qualitativas para estudar a vida pública e observaram como as autoridades municipais colaboraram entre as agências e envolveram o público. A viagem não somente forneceu informações e experiência, mas também produziu um vínculo inesperado entre os participantes.

Copenhague foi um ponto de virada para o programa Urban95 e para gerar apoio e conscientização para as reformas de desenvolvimento da primeira infância no município.

→ **GANHOS RÁPIDOS E GESTÃO DE MARCAS**

Um dos primeiros projetos foi um espaço urbano flutuante de recreação para crianças projetado por Ben-Yehuda, o diretor de parques e jardins. Ele utilizou seu próprio orçamento para adquirir o equipamento e contratou a Administração Comunitária para o planejamento, o projeto e a implementação. Trabalhando com o chefe da divisão central da Administração Comunitária, Idan Gavish, a equipe de Ben-Yehuda montou o espaço na Praça Rabin, o espaço público mais proeminente da cidade, adjacente à prefeitura. Milhares de pais trouxeram seus filhos para brincar em caixas de areia e subir nos equipamentos, e o prefeito e outras autoridades da cidade visitaram o local. O espaço de recreação era tanto para as autoridades municipais de alto nível, quanto para as famílias jovens de Tel Aviv. Vários pais elogiaram o prefeito pela área de recreação e pelo compromisso da cidade com os pais jovens.

Outro programa piloto foi o de galpões de brinquedos. Os pais podem comprar brinquedos para brincar nos parques infantis. Os dois primeiros eram móveis. Então, um café abandonado em uma movimentada avenida de pedestres foi convertido em um galpão de brinquedos mais permanente.

O espaço flutuante de recreação e os galpões de brinquedos faziam parte de uma estratégia para acumular vitórias rápidas visíveis que criariam suporte para o programa, destacando alguns de seus benefícios potenciais.

38. Página do Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, "Special Recognition of the 2016 Prize for the City of Copenhagen", <https://www.publicspace.org/multimedia/-/post/special-recognition-of-the-2016-prize-for-the-city-of-copenhagen>.

→ PARQUES E PARQUINHOS INFANTIS

Ben-Yehuda planejou adicionar espaços de recreação para a primeira infância a 160 dos 475 parquinhos da cidade, de modo que pelo menos dois parques infantis em cada bairro fossem adequados para crianças pequenas. Ele também ajustou as plantas de 200 novos parques e parquinhos planejados. O diretor executivo concordou em alocar para Ben-Yehuda mais US\$ 10 milhões (um aumento de 25%) para desenvolvimento nos próximos dois anos. “Ele adorou que eu estivesse propondo pequenos investimentos em vários locais da cidade que teriam um impacto notável”, disse Ben-Yehuda.

Ao projetar vários dos novos parques e parquinhos, Ben-Yehuda consultou os residentes a fim de incorporar seus desejos para os espaços.

Para uma grande reforma dos parques infantis, a cidade entrevistou 750 pessoas acerca de vários aspectos do desenho. A lógica era que se os residentes sentissem que tiveram um papel na criação do espaço, eles usariam o espaço e exercitariam a gestão sobre ele.

Els Verbakel, arquiteta especializada em espaços públicos, foi contratada para realizar pesquisas que informassem essas soluções de desenho urbano. Em praças, avenidas e parques infantis, sua equipe fotografou a atividade de pedestres e distribuiu questionários para medir a satisfação com questões como ruído e segurança. As descobertas sugeriram que os espaços de maior sucesso eram aqueles que convidavam pais com filhos para permanecer, não apenas para passar. Parques infantis novos e renovados exibiam placas explicando sobre o Urban95 e como os novos elementos e equipamentos melhoraram o desenvolvimento da primeira infância.

No início, a equipe do parque infantil resistiu devido à maior carga de trabalho e pelo fato de que alguns consideravam o desenvolvimento na primeira infância irrelevante. Ben-Yehuda queria que sua equipe experimentasse parques infantis da altura de uma criança de três anos e entendesse os obstáculos que uma criança pequena enfrentava, de modo que ele se ajoelhava, cambaleava e convidava os membros da equipe a fazerem o mesmo.

Ben-Yehuda agiu rapidamente e, no início, não coletou dados sobre o impacto das mudanças. “Pegamos o Urban95 e fizemos as coisas acontecerem rápido. Se você realmente quer que um projeto como este se torne realidade, não precisa esperar até planejar tudo”, disse ele. Michael Vole, chefe da unidade de desenvolvimento e estratégia da Administração Comunitária, lembrou: “Nunca tivemos de investir muito dinheiro em seus projetos. No início, estávamos preocupados se ele iria investir nas coisas certas, mas era o orçamento dele e não podíamos impedi-lo.” Vole acrescentou que a equipe de Ben-Yehuda teve o cuidado de não construir instalações cuja manutenção era cara, tendo aprendido essa lição em outros projetos no passado.

→ O BAIRRO DE 15 MINUTOS

A partir de 2016, Tel Aviv começou a melhorar e expandir os serviços e torná-los mais acessíveis para pais jovens.

Os principais pontos de atendimento entre o município e os pais jovens eram as 15 clínicas para bebês saudáveis, que forneciam cuidados pré-natais e pós-natais básicos — como vacinação e exames de desenvolvimento infantil — sem nenhum custo para os pais.³⁹

Em 2016, Sharon Melamed, diretora de Serviços Sociais e Administração de Saúde Pública, lançou um grande esforço — independente do Urban95 — para reformar as clínicas de bebês saudáveis. Ver famílias jovens como clientes era uma prioridade, enquanto a outra era entrar na era digital. A administração melhorou a estética dos edifícios para torná-los mais acolhedores para as famílias jovens, inclusive a criação de espaços recreativos, e introduziu um sistema de agendamento digital. Além disso, ela começou a oferecer cursos e serviços gratuitos para jovens pais em assuntos como terapia da fala, orientação parental e aconselhamento psicológico.

Na mesma época, o Urban95 estava facilitando reformas em centros comunitários, que são gratuitos e abertos para todos os residentes, e fornecem bibliotecas, clubes de jovens, espaços compartilhados de trabalho e campos de atletismo, entre outros serviços. Embora dezenas de milhares de crianças do ensino fundamental, adolescentes e adultos mais velhos frequentassem os centros, quase não havia serviços para bebês e crianças pequenas.

A apresentação de Sfadia-Wolf sobre a importância do desenvolvimento da primeira infância teve um efeito profundo em Amnon Eshel, chefe de construção e infraestrutura na Administração Comunitária e recém-avô.

Eshel já estava reformando ou ampliando 30 centros comunitários e agora trabalhava com a equipe do Urban95 para instalar ou melhorar os espaços internos de recreação.

Ronit Ferber, diretor de Administração da Comunidade, garantiu um aumento no orçamento do diretor executivo para as reformas, e Eshel procurou persuadir os gerentes dos centros comunitários, que tiveram grande autonomia em relação aos projetos e serviços de seus centros.

A Administração da Comunidade, com o apoio da equipe do Urban95, testou novos parques infantis internos em cinco centros comunitários em 2018 e, após receber

39. Bernard van Leer Foundation. Documento Interno. Urban95: Dados do Município de Tel Aviv.



comentários positivos dos gerentes dos centros comunitários, planejou concluir outros cinco em 2019. Os pais disseram a Noam Bar Levy, diretor de um centro comunitário que instalou um novo espaço para brincar, e à sua equipe que o espaço interno para brincar era incrível. As famílias estavam tendo boas experiências ao brincarem com seus bebês, em vez de ficarem sentadas à margem olhando para seus telefones. Levy acreditava que a mudança provavelmente se devia ao pensamento que havia no desenho.

Além disso, a equipe do Urban95 desenvolveu atividades específicas para pais jovens e seus bebês, como ioga para mães grávidas, clínicas de amamentação, massagens para bebês, narração interativa de histórias e sessões de treinamento sobre tópicos como sono infantil, nutrição e aprendizagem de línguas.

Os programas eram realizados em centros comunitários e, embora os pais tivessem de pagar por cada sessão, a cidade subsidiava o custo.

No início de 2018, Sfadia-Wolf se reuniu com Melamed e Ferber para analisar um mapa de Tel Aviv que mostrava a densidade de populações de três anos ou menos, além da localização de centros comunitários e clínicas de bebês.

Eles notaram que algumas famílias podiam estar perto de um centro comunitário, mas longe de uma clínica ou vice-versa. Eles decidiram que o problema poderia ser resolvido oferecendo-se os dois tipos de serviços em ambos os tipos de instalações.

Sfadia-Wolf disse: “Se eu sou mãe, não me importo se um seminário sobre amamentação é oferecido pela Administração de Serviços Sociais ou pela Administração Comunitária. Eu só me preocupo em poder acessar esse serviço o mais facilmente possível.”

O grupo surgiu com a ideia do bairro de 15 minutos, no qual todos os pais deveriam estar a apenas 15 minutos a pé da maioria dos serviços. Houve limites — os médicos permaneceriam exclusivamente nas clínicas — mas os centros comunitários poderiam fornecer serviços básicos de saúde. Os Serviços Sociais e a Administração de Saúde Pública assumiriam a responsabilidade pelos serviços relacionados com a saúde e a Administração Comunitária pelos outros — independentemente da unidade que os distribuísse.

Ao decidir o que incluir em uma cesta padrão de serviços, Sfadia-Wolf matriculou Dana Shai, uma psicóloga do Colégio Acadêmico de Tel Aviv-Yafo que se especializou em desenvolvimento na primeira infância, para avaliar se uma oficina ou atividade específica avançava no nível cognitivo e linguístico ou no desenvolvimento motor de crianças pequenas.

Cada programa “(...) teve de abordar a relação pai-bebê e o bem-estar dos pais. Ele tinha de ser lúdico, agradável, estruturado. Tinha de ser modular e flexível para caber em diferentes populações”, disse Shai.

A cesta final incluiu oficinas sobre desenvolvimento da linguagem, nutrição, primeiros socorros, amamentação, artes e cultura e fortalecimento das relações cuidador-criança, entre outras.

A equipe enviou a lista aos chefes de centros comunitários juntamente com um livro de instruções sobre as características dos espaços internos de recreação. “Até o Urban95, cada centro comunitário fazia mais ou menos seu próprio trabalho”, lembrou Gavish. “Agora existem normas. Se você abre um espaço de recreação, sabe como ele deve ser em todos os aspectos: recursos humanos, capacidade, que tipo de equipamento deve ter.”

A criação de um bairro de 15 minutos em toda a cidade aumentou a pressão sobre a equipe das clínicas e dos centros comunitários.

Os serviços se expandiram rapidamente para cerca de 400 atividades, oficinas e clínicas mensais para pais e filhos. As regulamentações trabalhistas impediam a dispensa de empregados de centros comunitários que careciam de determinadas competências, de modo que a equipe do Urban95 começou a treinar os empregados existentes sobre como ajudar a manter os novos espaços de recreação e administrar a cesta expandida de serviços. Além disso, sete novos gerentes de desenvolvimento da primeira infância foram contratados para supervisionar os serviços nos centros comunitários.

Além disso, o Urban95 realizou uma série de seminários educacionais com o objetivo de treinar trabalhadores municipais nas principais áreas de desenvolvimento da primeira infância. Mais de 120 funcionários municipais — muitos dos quais trabalharam diretamente com bebês e crianças pequenas — participaram da conferência.

→ DIGITAF

A pesquisa de custo de vida da Bloomberg de 2015 descobriu que muitos pais jovens não estavam cientes das atividades disponíveis para eles em Tel Aviv. A equipe da Bloomberg desenvolveu uma plataforma digital que poderia fornecer aos jovens pais informações sobre eventos e atividades em toda a cidade, e a proposta de subsídio do Urban95 incluiu a idéia.

Por volta dessa época, Shirly Dim estava voltando a trabalhar no Gabinete do Porta-Voz da cidade após a licença maternidade. Ela ajudou a gerenciar a DigiTel, a plataforma digital de envolvimento cívico de Tel Aviv, e queria fazer algo pelos novos pais solitários. Ela criou um evento da DigiTel de uma caminhada diurna de carrinhos para mães em licença maternidade, que teve um bom público. Com a autorização de seu chefe, Dim criou outras atividades.

Junto com a equipe da Bloomberg, do Urban95 e de outras administrações, o escritório de Dim desenvolveu uma ramificação dedicada do DigiTel para jovens pais; eles a chamaram de Digitaf (Taf é a palavra hebraica para criança pequena criança pequena). A cidade lançou formalmente a Digitaf no final de 2017. O Escritório do Porta-voz inscreveu automaticamente qualquer pai que estivesse registrado no DigiTel e tivesse um filho de três anos ou menos. O escritório pediu às clínicas de bebês saudáveis para incentivar as mulheres grávidas a se registrarem. Quando uma mulher dava à luz, ela recebia um cartão Digitaf com o nome de seu filho e um pequeno pacote que incluía uma sacola de fraldas e um macacão Born in Tel Aviv (Nascido em Tel Aviv). Em um ano, os pais de 76% das crianças, desde o nascimento até os três anos de idade, foram registrados na Digitaf.

O cartão Digitaf concedeu aos jovens pais alguns benefícios, incluindo acesso gratuito a serviços e atividades municipais, além de encontros para a hora do carrinho.

Um evento de sucesso foi a “tomada” da prefeitura pelas crianças, um evento vespertino no qual escritórios em todos os 12 andares do prédio apresentavam contação de histórias, artes e ofícios, música e outras atividades para crianças pequenas. Mais de 7.000 pais compareceram com seus filhos.

O escritório realizou atividades da Digitaf na prefeitura, bibliotecas municipais, museus, hospitais, parques e centros comunitários e clínicas de puericultura. A equipe trabalhou com a equipe do Urban95 para criar e refinar as ofertas com o passar do tempo.

O escritório também criou um grupo da Digitaf no Facebook e postou anúncios de atividades e outras informações, incluindo apresentações ao vivo por especialistas em desenvolvimento na primeira infância. O grupo também foi uma plataforma para os pais transmitirem reclamações e comentários para o município. Em 2019, mais de 13.500 pais de Tel Aviv eram membros do grupo e cerca de 12.000 estavam ativamente envolvidos.⁴⁰

A plataforma Digitaf e o grupo no Facebook permitiram que os pais se unissem como uma comunidade. Seu sucesso diz muito sobre o quanto mudou na mentalidade da cidade.

40. Dados do Escritório do Porta-Voz da Cidade de Tel Aviv. Para obter mais informações, consulte “New Basket of Parenting Services Being Piloted in Six Community Centres in Tel Aviv, Bernard van Leer Foundation”. Outubro de 2018. Disponível em <https://bernardvanleer.org/news/new-basket-of-parenting-services-being-piloted-in-six-community-centres-in-tel-aviv/> (Esta fonte contém números diferentes.)

→ MELHORANDO A MOBILIDADE URBANA

A Unidade de Planejamento Estratégico, apoiada pela equipe do Urban95, explorou maneiras de tornar a cidade mais acessível para pais com filhos pequenos.

O piloto de mobilidade urbana movia-se muito mais lentamente do que os outros, em parte devido à necessidade de navegar por complicadas relações intergovernamentais e, em parte, porque a equipe de transporte enfrentava prioridades conflitantes.

No início de 2018, a unidade realizou seis grupos focais para determinar como os pais com filhos se moviam pela cidade e identificar as maiores barreiras. Eles descobriram que famílias com crianças pequenas preferiam carros particulares, principalmente devido à segurança. Eles decidiram responder a essa preocupação tornando partes da cidade mais fáceis de percorrer, com menos obstáculos. Para planejar e implementar dois projetos-piloto, a unidade trabalhou com a gerente do projeto Urban95, Sfadia-Wolf, com o intuito de formar um comitê gestor que incluiu o engenheiro municipal, um consultor de participação pública e um gerente de primeira infância, entre outros. Em meados de 2019, o comitê havia selecionado dois locais para os pilotos — um no centro da cidade e outro no sul — como também estava coletando dados e realizando uma troca de idéias.

→ LIDANDO COM A DESIGUALDADE

Na concessão do Urban95, Ben-Attar incluiu a condição de que pelo menos 50% do financiamento fosse para populações de baixa renda. As autoridades municipais procuraram oferecer serviços ampliados aos mais necessitados, incluindo residentes de baixa renda, requerentes de asilo e trabalhadores migrantes que viviam principalmente no sul e no leste de Tel Aviv, além da minoria árabe na antiga cidade de Jaffa. As administrações ofereceram mais serviços e instalações per capita nessas áreas do que em qualquer outro lugar da cidade. Cinco das clínicas de bebês saudáveis em bairros pobres dedicaram áreas específicas de suas instalações ao desenvolvimento da primeira infância e ofereceram uma bateria ampliada de cursos.

Mesmo com a expansão dos serviços, os grupos marginalizados não os estavam utilizando tanto quanto esperado.

Alma Shiran, chefe da divisão sul da Administração da Comunidade, observou que as famílias que mais precisavam de serviços tinham menos acesso a eles. As barreiras incluíam a necessidade de famílias de baixa renda se concentrarem em sobreviver e a desconfiança com base em experiências adversas junto a autoridades

municipais. Além disso, a compreensão da programação para a primeira infância e o uso de instalações dividiram-se em linhas étnicas e raciais. Mesmo em áreas marginalizadas, os membros da maioria judaica de língua hebraica eram os usuários e prestadores de serviços predominantes. De acordo com Melamed, muitos pais que vivem em comunidades africanas e árabes inicialmente trouxeram seus bebês para a clínica de bebês saudáveis apenas para vacinação, não para outros serviços que poderiam ajudar seus filhos a se desenvolver e se preparar para a pré-escola e o jardim de infância.

O município lançou esforços de divulgação. Assistentes sociais incentivaram os pais a participarem de cursos e seminários. Os enfermeiros ligaram para as famílias e reservaram vagas para elas nas clínicas.

Os trabalhadores da Administração Comunitária identificaram os pais que eram os pilares do bairro e os persuadiram a participar de uma oficina ou uma clínica e, em seguida, persuadir os demais. Somente de forma muito gradual o uso de outros serviços começou a aumentar. Vole disse que seria necessário um processo de mapeamento muito mais profundo para identificar as barreiras que os requerentes de asilo e as populações minoritárias enfrentam, bem como os serviços multilíngues.

→ OPERAÇÕES DE CRECHES PRIVADAS

Em 2016, o filho de Anat Dayagi morreu em uma creche particular. O cuidador não tinha treinamento em RCP ou em primeiros socorros básicos e estava sozinho com oito bebês. No aniversário de um ano da morte de seu filho, Dayagi escreveu uma longa postagem no Facebook que se tornou viral.

Um grupo de pessoas, que se autodenominou Pais pela Responsabilidade desde o Nascimento em Tel Aviv, criou recomendações de políticas destinadas à melhoria da qualidade e ao aumento do fornecimento de creches privadas. O grupo disse que a cidade deveria construir ou alugar mais espaços para essas operações, simplificar o longo, caro e opaco processo de obtenção de uma licença para utilizar um espaço residencial para serviços de creche, oferecer treinamento pedagógico e de segurança para as operadoras de creches e estabelecer uma rede entre essas operadoras.

Em junho de 2018, Dayagi e alguns outros apresentaram suas recomendações às autoridades municipais. Vole lembrou: “Ela compartilhou sua história comovente e não houve um olho seco na sala. Acrescente a isso o fato de que eles, como residentes, fizeram suas próprias pesquisas e vieram com propostas de políticas, e foi difícil dizer não.”

A Administração de Educação fez parceria com o Urban95 e a equipe da Bloomberg a fim de planejar a construção ou a reforma de espaços para locação para operadoras de creches privadas a preços baixos.

As clínicas para bebês começaram a oferecer RCP, primeiros socorros e outros cursos voltados especificamente para operadoras de creches privadas.

Em sinal de seu compromisso com o problema das creches, o município criou uma nova divisão de educação infantil na Administração de Educação, assumindo a responsabilidade por melhorias na assistência à infância desde o nascimento até os três anos de idade.

→ SUPERANDO OBSTÁCULOS

As autoridades municipais estavam acostumadas a trabalhar com eficiência e rapidez, confiando em seus olhos e ouvidos para obter uma rápida sensação de sucesso ou de fracasso. Embora a Fundação Bernard van Leer valorizasse a implementação rápida, ela também queria dados sobre os principais indicadores de desempenho. Os dados foram essenciais para garantir que as intervenções estivessem alinhadas com os objetivos:

Uma oficina equipou os pais com novas habilidades de desenvolvimento infantil?
As pesquisas poderiam dizer. .

Os pais com crianças pequenas pararam para usar uma caixa de areia recém-instalada em uma praça pública?

Um monitor com cronômetro e uma prancheta poderia registrar se os pais pararam e por quanto tempo.

No início de 2018, Ben-Attar contratou uma empresa externa de planejamento estratégico para ajudar as autoridades municipais a pensar nas metas do programa e desenvolver indicadores. Posteriormente, a fundação contratou um coordenador de pesquisa e medição para integrar a equipe de Sfadia-Wolf. No início de 2018, Keren Raz, pesquisadora de políticas sociais e econômicas com mestrado em políticas públicas, começou a desenvolver ferramentas de medição e avaliação, a fim de coletar dados sobre o impacto dos programas do Urban95. Raz abordou a avaliação de uma forma modesta e flexível, que se adequava ao contexto dinâmico e de rápida evolução em que ela trabalhava. Por exemplo, ela administraria uma pesquisa logo após uma oficina para pais e a enviaria de volta para os organizadores.

Raz também assumiu a responsabilidade por outras formas de pesquisa e avaliação. Por exemplo, ela criou um banco de dados de implementação para registrar as várias ações da cidade e coordenou pesquisas para ajudar a estabelecer padrões, com base em parte na contribuição dos pais, para instalações como áreas de lazer internas. Além disso, ela começou a introduzir uma cultura de aprendizagem com dados ao elaborar novos programas.

→ AVALIANDO OS RESULTADOS

Em meados de 2019, o Urban95 já estava ativo em Tel Aviv há dois anos e meio e era muito cedo para avaliar se o programa teria um impacto duradouro. Mesmo assim, várias coisas indicavam que o desenvolvimento da primeira infância havia se tornado uma prioridade municipal. Em primeiro lugar, a cidade havia feito um compromisso financeiro significativo. Em segundo lugar, as agendas de desenvolvimento da primeira infância constavam dos planos de trabalho de 2019 de seis administrações municipais — comunidade, serviços sociais, parques e jardins, transporte, educação e engenharia (estratégia), bem como o porta-voz da cidade (Digitaf) — e outros departamentos relataram que agora eles consideravam isso em seu planejamento. Além disso, após a eleição municipal de 2018, o prefeito nomeou um vice-prefeito com responsabilidade explícita pelos serviços de desenvolvimento da primeira infância, uma inovação para um portfólio de vice-prefeito.

Havia sete vice-prefeitos em Tel Aviv, cada um com uma pasta diferente e também sendo membro da câmara municipal de 31 cadeiras.

Um novo pessoal foi contratado e treinado para se concentrar no desenvolvimento da primeira infância. A Administração Comunitária empregou sete novos gerentes de primeira infância para centros comunitários. A Administração da Educação criou uma nova divisão para a primeira infância, o que significa um compromisso com a melhoria das creches privadas. O Urban95 estimou que 45 trabalhadores da linha de frente e 170 gerentes e supervisores participaram de oficinas de construção de conhecimento com foco no desenvolvimento da primeira infância.

Pilotos e renovações de espaços públicos eram visíveis por toda a cidade. Cerca de 160 espaços públicos incluíram elementos para bebês e crianças, incluindo 77 reformas de parques infantis. Havia dois galpões de brinquedos permanentes e sete móveis. A cidade planejou estabelecer dois grandes centros para a primeira infância: um no centro da cidade e outro no sul.

Em 2019, 10 centros comunitários estavam oferecendo a cesta completa de serviços para a primeira infância e 13.000 pais participaram de atividades entre pais e filhos. De acordo com o Gabinete do Porta-Voz, houve 400 a 600 atividades da Digitaf por mês e 22.000 pais de crianças de três anos ou menos possuíam cartões da Digitaf.⁴¹

A equipe do Urban95 ainda estava coletando dados, porém pesquisas iniciais sugeriram que os pais sentiam que as oficinas os estavam equipando com novas ferramentas e estratégias que melhoraram seu relacionamento com seus filhos pequenos.

Em meados de 2019, o diretor executivo instruiu os funcionários municipais para desenvolver uma proposta e preparar os co-investimentos para uma segunda fase (2020 a 2023) do projeto Urban95.

→ REFLEXÕES

A experiência inicial da iniciativa Tel Aviv Urban95 ofereceu várias lições sobre coordenação eficaz, impulsionadores de sucesso e projetos de expansão.

- 1 Sincronia.** O apoio do diretor executivo foi essencial. Os jovens pais organizaram-se e pressionaram o município a agir.
- 2 Posição do Urban95 na organização municipal.** Inserida na Gestão Comunitária, a iniciativa Urban95 contava com ferramentas e pessoas para implementação de projetos.
- 3 Alavancagem de redes.** A equipe do Urban95 construiu redes ad hoc para apoiar a implementação e trabalhar com eficácia no governo municipal.
- 4 Liderança.** A tática de implementar vários pilotos para obter vitórias rápidas fez o projeto decolar.

Embora o Urban95 tenha começado a estender o apoio às comunidades marginalizadas, a desigualdade permaneceu um desafio. “Precisamos pegar o aparato que nós e nossos colegas construímos e utilizá-lo onde houver maior necessidade na cidade”, disse Vole.

“São os grupos desfavorecidos que mais precisam de nós, e é aí que devemos aumentar a motivação para investir.”

41. Relatório de Agrupamento de Israel da Fundação Bernard van Leer, 2019.



Cidades Inclusivas para Crianças Pequenas

1

As cidades que desejam apoiar famílias jovens precisam oferecer espaços públicos, nos quais as crianças pequenas possam brincar com segurança.

2

As brincadeiras infantis integradas são uma ferramenta poderosa para promoção de atividades sociais entre seus responsáveis.

3


Ganhos rápidos visíveis - como atividades recreativas em espaços públicos - criam suporte para investimentos de longo prazo, destacando alguns dos benefícios potenciais de investimento em espaços para crianças pequenas.

→ ANEXO 1: MÉTRICAS E RESULTADOS INICIAIS

Área da métrica	Indicadores	Resultados até a data	Coleta de dados
Resultados de desenvolvimento infantil	Medida de uso de linguagem/vocabulário relatada pelos pais (crianças de 18 a 47 meses)	Os pais relataram ter lido mais livros para as crianças após as oficinas de leitura	Em andamento
	Desenvolvimento físico [Indicadores de desenvolvimento sócio-emocional em desenvolvimento]	26 novos tópicos adicionados para oficinas de leitura	
Comportamento do cuidador	Leitura para uma criança pequena, pelo menos, uma vez por semana	91% dos pais que participaram das oficinas relataram que liam mais para seus filhos do que antes das oficinas de que participaram	Auto-relatos dos pais
	Aumento da capacidade de auto-percepção dos pais		
	Aumento do tempo gasto com bebês ou crianças ao ar livre	75% dos pais disseram que a oficina “forneceu-lhes informações que não tinham antes”	
	Mais caminhadas ou ciclismo nas rotas diárias	100% dos participantes disseram que “as oficinas lhes forneceram novas ferramentas que utilizarão no futuro”	
	Aumento do brincar entre cuidador e bebê		
Bem-estar do cuidador	Redução da depressão (especialmente pós-parto)	Melhoria na facilidade de marcar consultas em clínicas de bebês saudáveis	Trabalho sobre indicadores detalhados e concretos para o programa de avaliação
	Redução do estresse		
	Maior senso de auto-eficácia	3.000 visualizações de programas de desenvolvimento infantil	Coordenador de pesquisa do Urban95
	Maior senso de segurança		
	Maior senso de comunidade	Comentários positivos sobre oficinas parentais, de bem-estar sexual e saúde mental para mulheres	Levantamento municipal pela Digitaf

Área da métrica	Indicadores	Resultados até a data	Coleta de dados
Orientação de pais	<p>Número, duração, acessibilidade, viabilidade e qualidade da orientação para os pais em diferentes questões</p> <p>Número de pais participantes</p> <p>Nível de satisfação com a orientação para os pais entre os participantes</p> <p>Conhecimento e novas ferramentas adquiridas pelos pais</p>	<p>Nas avaliações das oficinas de construção cerebral, 62% dos pais disseram que elas superaram suas expectativas</p> <p>75% disseram que elas introduziram novos conhecimentos</p> <p>100% disseram que elas forneceram novas ferramentas que planejarão utilizar no futuro</p>	<p>Relatório de progresso do Urban95</p> <p>Relatório de progresso da Mesila</p>
Espaço público	<p>Aumento significativo no número de parques infantis projetados para idades entre zero e três anos</p> <p>Aumento das interações entre bebê e cuidador (especificamente o brincar)</p> <p>Número de rotas de caminhada para bebês e crianças pequenas, especialmente em áreas pobres</p> <p>Aumento de eventos comunitários/públicos voltados para bebês e suas famílias</p>	<p>Criação de 150 novos elementos de instalações/ espaços públicos</p> <p>20 novas caixas de areia</p> <p>4 blocos de imaginação para parques infantis adquiridos por parte do Urban95</p> <p>5 blocos de imaginação para parques infantis adquiridos pelo município</p>	<p>Relatório de progresso</p>
Mobilidade	<p>Acessibilidade de serviços e instalações para idades de zero a três anos</p> <p>Maior segurança e facilidade de deslocamento</p> <p>Redução no tempo de viagem em rotas diárias</p>	<p>O mapeamento da linha de base mostrou alto uso de automóveis, mas grande interesse dos pais por caminhadas</p> <p>Piloto de mobilidade em andamento</p>	<p>Mapeamento de mobilidade de Tel Aviv</p> <p>Relatório de progresso</p>

Área da métrica	Indicadores	Resultados até a data	Coleta de dados
Coleta de dados sustentáveis	<p>Coleta e preservação de dados efetivos e atualizados</p> <p>Compartilhamento de dados (acessibilidade de dados relevantes e unificados para todas as unidades)</p> <p>Alocação de recursos humanos e fundos para fins de coleta e utilização de dados</p> <p>Utilização real de dados na tomada de decisões</p> <p>Monitoramento e avaliação integrados ao trabalho regular das unidades</p>	<p>Um coordenador de pesquisa e medição juntou-se à equipe</p> <p>Expansão da métrica e da coleta de dados programada para 2019</p>	Relatório de progresso
Finanças sustentáveis	<p>Alocação de recursos para implantação de projetos do Urban95</p> <p>Financiamento alocado a unidades apropriadas para conclusão de projetos programados</p>	<p>Provisão de € 1,3 milhão (US\$ 1,2 milhão) em fundos de complementação — e ainda mais alavancada sem outras fontes de apoio</p>	Relatório da Tel Aviv Foundation
Estrutura de gestão sustentável	<p>Indicação de recursos humanos para o avanço do desenvolvimento na primeira infância</p> <p>Mudanças nos planos de trabalho e nas estruturas das unidades que implementam projetos do Urban95</p> <p>Estabelecimento de mecanismos e procedimentos de colaboração</p> <p>Implementação de cursos de formação</p> <p>Acordo sobre linguagem e objetivos compartilhados</p> <p>Etapas da integração das idéias do Urban95 na tomada de decisões</p>	<p>Foi estabelecido o Comitê de Copenhague</p> <p>Nova unidade de educação infantil e contratação de um gerente sênior</p> <p>Contratação de novo vice-prefeito para a primeira infância</p> <p>Série de cursos de treinamento do Urban95 implementada</p>	Relatório de progresso



***Alcançar cidades
inclusivas significa que
as cidades precisam
adaptar suas estruturas
e oferecer serviços
para pessoas com
diferentes capacidades
e necessidades.***





CRIAÇÃO DE ESPAÇOS PARA ADULTOS COM MOBILIDADE LIMITADA: GOVERNANÇA PARTICIPATIVA, INCLUSÃO SOCIAL E PLANEJAMENTO EM MÁLAGA, ESPANHA

| Carolyn Angius⁴²

Este estudo de caso explora os desafios e oportunidades de servir uma população em envelhecimento e algumas das abordagens que estão sendo utilizadas pela cidade de Málaga, Espanha, para aumentar o acesso à esfera pública para idosos e pessoas com limitação na mobilidade física. Málaga fica na costa sul da Espanha, na comunidade autônoma da Andaluzia, e é a sexta maior cidade da Espanha. Ela é conhecida por seu clima temperado e suas praias oceânicas; porém, a população de Málaga também é representativa de uma mudança que está acontecendo em todo o mundo: a população idosa da cidade está crescendo e representa uma parcela cada vez maior da população total. Enquanto Málaga se esforça para atender às necessidades de uma crescente população idosa dentro de restrições fiscais, os departamentos municipais implementaram abordagens inovadoras para governança participativa, planejamento urbano e desenho, de modo a garantir que Málaga permaneça inclusiva para todos os seus residentes.

A abordagem de Málaga fornece percepções para outros municípios que buscam abordagens criativas para reforçar a acessibilidade para pessoas com limitação de mobilidade.

42. A autora agradece à cidade de Málaga por fornecer as informações necessárias para a conclusão deste estudo de caso. Um agradecimento especial é estendido à Área dos Direitos Sociais (Área de Derechos Sociales), à Área da Mobilidade (Área de la Movilidad), à Área de Parques e Jardins (Área de los Parques y Jardines) e ao Instituto de Habitação (Instituto de la Vivienda). A autora também agradece aos membros da comunidade de Málaga e aos usuários dos Parques para Idosos que compartilharam suas experiências.

→ POPULAÇÃO EM ENVELHECIMENTO: DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA GOVERNOS LOCAIS QUE SE ADAPTAM A MUDANÇAS DEMOGRÁFICAS

Em todo o mundo, a expectativa de vida e a idade média estão aumentando. Desde 1980, a população mundial com 60 anos ou mais dobrou para 962 milhões. Espera-se que esse número dobre novamente para mais de 2 bilhões até 2050 (Nações Unidas, 2017). À medida que a expectativa de vida aumenta, o equilíbrio da demografia mundial está mudando: as pessoas com mais de 60 anos ultrapassarão o número de crianças em 2030 e de adolescentes em 2050 (Nações Unidas, 2017).

Embora as causas do envelhecimento da população sejam complexas e variem em diferentes contextos, uma expectativa de vida mais longa apresenta novos desafios e oportunidades para todos os governos locais.



Um dos maiores desafios enfrentados por muitos idosos é a mobilidade reduzida. Embora pessoas de todas as idades possam ter uma ampla gama de mobilidade por diversos motivos, os idosos possuem uma probabilidade desproporcional de serem afetados por problemas de mobilidade.

Os idosos enfrentam maior vulnerabilidade a deficiências, como perda de audição e de visão e outras incapacidade que reduzem a mobilidade.

A idade avançada também pode reduzir a resistência, a força e o equilíbrio e reduzir a capacidade de mover-se livremente e realizar as tarefas diárias. Além disso, a limitação de mobilidade pode contribuir para a vulnerabilidade social mais ampla de uma pessoa: idosos e pessoas com deficiência são mais propensos a serem afetados pela pobreza, pela falta de moradia, pelo isolamento social e pelo doença mental (Samman e Rodriguez-Takeuchi 2013). Ao adicionar mais complexidade, os efeitos não são sentidos proporcionalmente por todos. Por exemplo, as mulheres são mais vulneráveis a muitos desafios associados ao envelhecimento e reduções relacionadas à mobilidade do que os homens, porque tendem a viver mais, são mais propensas a viver sozinhas e têm maior probabilidade de ganhar menos do que os homens durante a idade produtiva (Nações Unidas, 2017).

Em um nível social mais amplo, a limitação de mobilidade pode reduzir drasticamente o acesso à esfera pública. Os desafios de mobilidade podem limitar a capacidade de uma pessoa de andar de transporte público com conforto e segurança, ou de operar ou andar em um veículo particular. Eles também podem atrapalhar a sensação de conforto, de segurança e de pertencimento em espaços públicos como parques, praças e outros espaços comunitários. A mobilidade reduzida pode limitar a capacidade de uma pessoa de realizar tarefas diárias e, em última análise, contribuir para uma sensação de isolamento social (Bastos et al., 2015; Macdonald et al., 2018; Levy-Storms, Chen e Loukaitou-Sideris, 2018). Essas limitações podem reduzir o senso de propósito, a conectividade social e a voz de uma pessoa nos assuntos da comunidade.

Para o governo, o envelhecimento da população exerce pressão adicional sobre os orçamentos geralmente já apertados. À medida que a população envelhece, a demanda por serviços para idosos aumenta, muitas vezes sem um aumento comparável no setor de empregos formais locais ou na população pagadora de impostos.

Apesar desses desafios para indivíduos e governos, o envelhecimento da população também apresenta oportunidades únicas. As famílias podem se beneficiar de uma vida multi-geracional e dos cuidados infantis relacionados, além do apoio financeiro fornecido por membros mais velhos da família. No nível da comunidade, estudos também demonstraram os benefícios de desenvolvimento e de saúde da interação entre gerações para jovens e adultos mais velhos (Carr & Gunderson 2016; Bowers et al., 2012; Lu et al. 2018). As crianças podem se beneficiar do desenvolvimento social, aprendendo inclusive sobre empatia, paciência, compartilhamento e aceitação das diferenças, enquanto as pessoas mais velhas podem experimentar aumento de energia e de resistência, novas conexões sociais e aprimoramento da função cognitiva (American Planning Association, 2011; Butts, 2018). Em nível local, a expectativa de vida mais longa pode oferecer novas oportunidades para os mercados de trabalho. Os residentes mais velhos também costumam servir como administradores da comunidade, cuidando de espaços compartilhados da vizinhança e assumindo papéis de liderança em organizações e eventos comunitários.

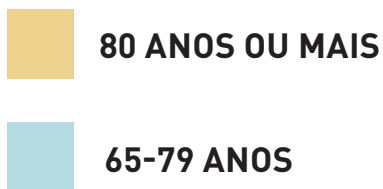
É claro que adultos mais velhos e aqueles com limitação de mobilidade não constituem um bloco monolítico de pessoas. O envelhecimento afeta cada indivíduo de maneira diferente e não pode ser desvinculado de muitos outros fatores complexos envolvidos no bem-estar social, mental e físico. Entretanto, os governos começaram a implementar políticas inovadoras, planejamento e estratégias de desenho, a fim de tornar as áreas urbanas mais acessíveis para residentes idosos. No centro dessas estratégias está o foco no planejamento para pessoas com limitação de mobilidade.



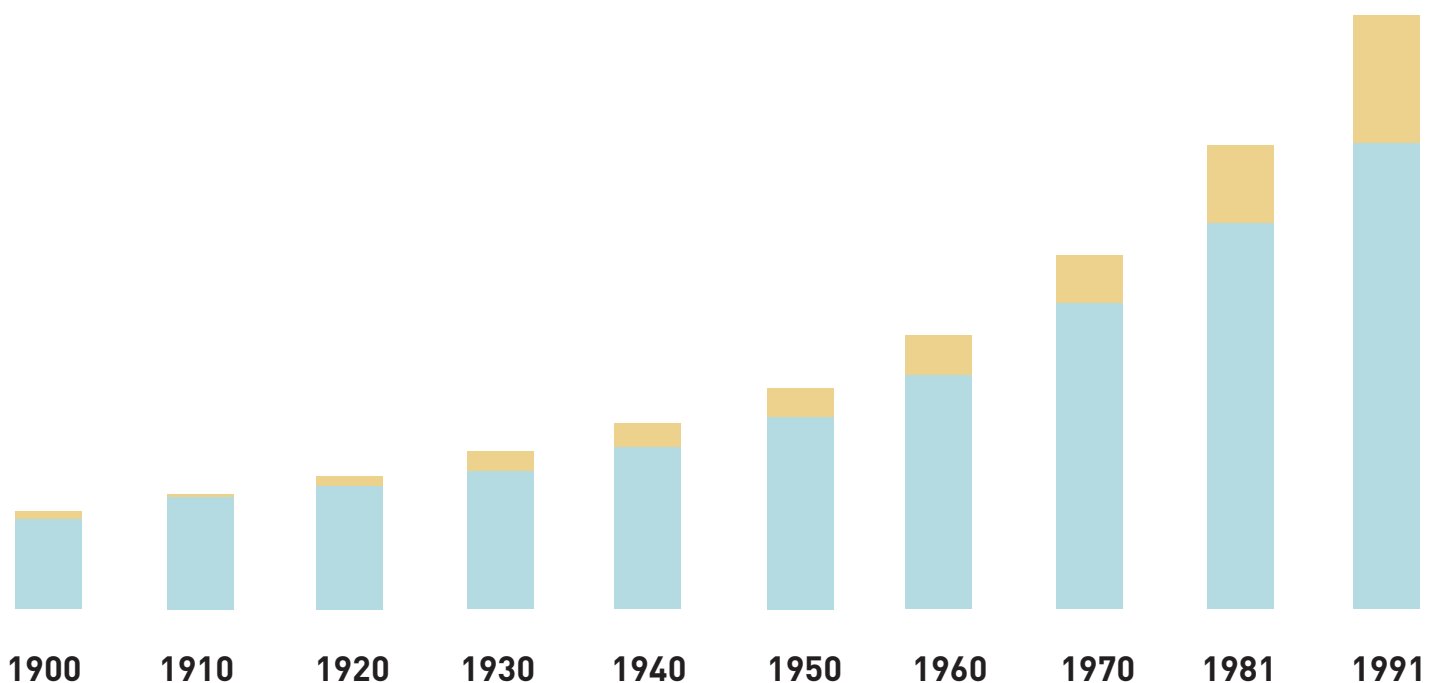
→ MUDANÇAS DEMOGRÁFICAS NA ESPANHA

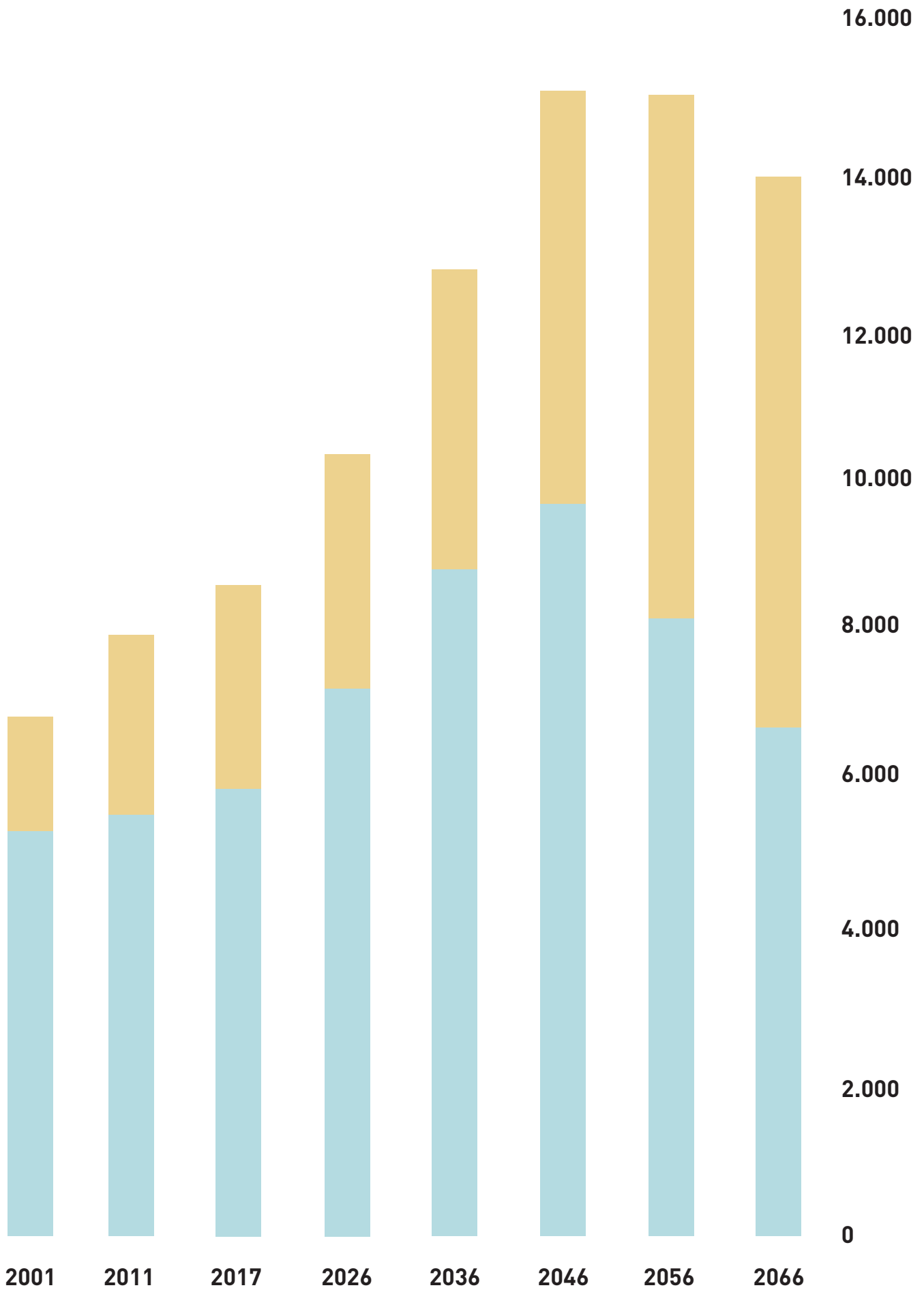
O envelhecimento da população está mais avançado na Europa, onde as pessoas com mais de 60 anos representam atualmente 20% da população e espera-se que representem 35% até 2050. A Espanha não é exceção a essas tendências: em 2050, a Espanha terá a segunda população mais idosa do mundo, com quase 42% de seus residentes com 60 anos ou mais (Figura 1) (Faraz, 2017; Nações Unidas, 2017; Ayuntamiento de Málaga, 2019).

→ FIGURA 1. ENVELHECIMENTO DA POPULAÇÃO NA ESPANHA, 1900-2066



Fonte: Abellán García et al. (2018)

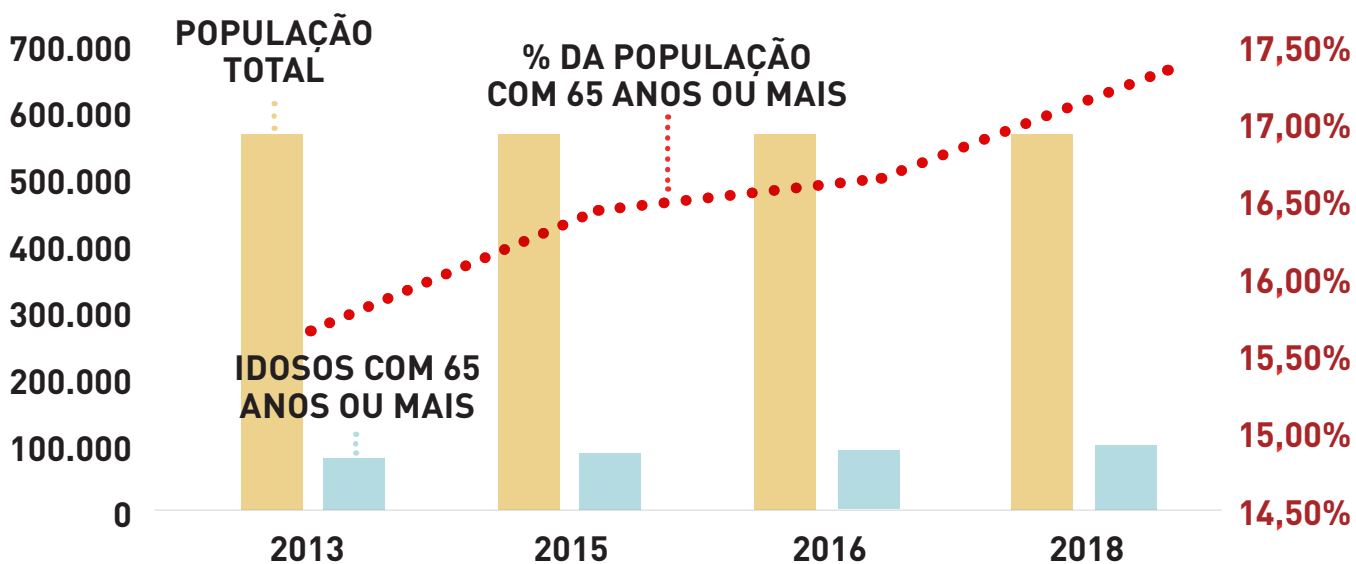




Málaga, na Espanha, tem se concentrado em incluir melhor idosos e adultos com limitação de mobilidade na esfera pública, desde meados da década de 1990. Em Málaga, uma cidade com pouco mais de 573.000 habitantes, as mudanças demográficas nas últimas décadas refletiram as da população nacional da Espanha. Embora a população municipal total tenha diminuído ligeiramente desde 2013, a população de residentes com 65 anos ou mais aumentou de 15,7 para 17,4 por cento (Figura 2). Os residentes mais velhos tendem a viver nos bairros centrais e históricos da cidade, com mais de 78% da população de 65 anos ou mais morando em quatro bairros.⁴³ Málaga também atrai visitantes e residentes em tempo parcial de todo o mundo, muitos dos quais são mais velhos e mais propensos a serem afetados por limitações de mobilidade. Por causa de seu clima quente e seco, Málaga é um destino de retiro para pessoas de outras cidades e países ao redor do mundo. A priorização da inclusão de pessoas com limitação de mobilidade não apenas melhora a acessibilidade para residentes em tempo integral, mas também apóia a economia do turismo, garantindo que Málaga seja acolhedora para pessoas de todas as idades e níveis de mobilidade.

43. Ayuntamiento de Málaga (sem data); e entrevistas com funcionários da Área de Direitos Sociais da Cidade de Málaga, 30 de outubro de 2019.

→ FIGURA 2. ENVELHECIMENTO DA POPULAÇÃO EM MÁLAGA, 2013-2018



Fonte: Ayuntamiento de Malaga "Padron de Habitantes." Disponível em: http://gestrisam.malaga.eu/portal/menu/seccion_0007/secciones/subSeccion_0002?id=119 (Acesso em 1º de janeiro de 2018).

Em 1995, uma nova liderança política assumiu o cargo em Málaga e catalisou um compromisso renovado com a inclusão de idosos e pessoas com limitação de mobilidade. A cidade estabeleceu um novo Departamento para Idosos (Sección de Mayor) e incluiu novos programas voltados para residentes mais velhos em seu Plano de Serviços Sociais de 1996 (Ayuntamiento de Málaga, 2019). Em 2006, a cidade estabeleceu um processo participativo para aumentar o envolvimento direto dos residentes mais velhos no planejamento da cidade e na tomada de decisões.

Hoje, a estratégia de Málaga para melhoria da qualidade de vida dos residentes mais velhos e apoio à sua independência é impulsionada por três objetivos principais:

- 1** Promoção de envelhecimento ativo e de atividades de lazer para idosos, a fim de ajudar a construir um senso de propósito e reduzir o isolamento social.
- 2** Prevenção de desafios de saúde mental e física.
- 3** Participação de idosos residentes na esfera pública e na tomada de decisões da cidade (Ayuntamiento de Málaga, 2019).

→ **ASSOCIAÇÕES DE IDOSOS: CAPACITAÇÃO E GOVERNANÇA PARTICIPATIVA PARA MELHORIA DO ACESSO À ESFERA PÚBLICA**

Uma das pedras angulares dos esforços de Málaga para estimular o envolvimento cívico dos residentes idosos e aumentar seu acesso à esfera pública é a rede de [Associações de Idosos](#). Hoje, existem 99 associações em toda a cidade. Os bairros com maior proporção de residentes idosos possuem o maior número de associações, porém há pelo menos uma em cada município. As associações oferecem programação gratuita para os membros, desde oficinas de teatro a clínicas de saúde cognitiva e cursos de alfabetização digital. Além disso, agências públicas e prestadores de serviços fazem parceria com associações para fornecimento de serviços de saúde e bem-estar a membros idosos da comunidade. Além de seus benefícios mais tangíveis, as associações também ajudam a fornecer conectividade social e um senso de propósito para os membros.

A cada mês, presidentes eleitos de associações se reúnem com equipes da Área de Direitos Sociais da cidade (Área de Derechos Sociales). Essa entidade atua como intermediária entre os departamentos municipais frequentemente isolados e os residentes mais antigos nas associações. Todos os meses, a Área de Direitos Sociais realiza uma reunião com os presidentes das associações, com o intuito de compartilhar informações sobre eventos da cidade, recursos e oportunidades especialmente relevantes para os idosos, e para solicitar comentários sobre

o que está funcionando bem e o que pode ser melhorado na cidade. Francisca Ramos Montero, chefe da Seção de Idosos da Área de Direitos Sociais, afirma “[Os presidentes das associações] são a minha equipe ... É uma relação de igualdade.” Ramos recebe comentários vitais e idéias inspiradoras de membros e presidentes de associações. Ramos descreve as associações como detentoras de poder e explica que, como a cidade possui recursos limitados, “não podemos fazer tudo o que queremos, mas podemos capacitar os residentes”. As reuniões mensais permitem que os presidentes de associações advoguem em nome de seus membros, por sua vez proporcionando a Ramos e seus colegas a capacidade de coordenação com departamentos municipais, como os de transporte, moradia e recreação, para implementação de mudanças viáveis em resposta aos comentários da associação.

Muitas das associações também possuem um edifício dedicado a reuniões sociais e eventos. A cidade começou a desenvolver Centros Sociais para Idosos (Centros Sociales para Mayores) em resposta ao desejo das associações por espaços dedicados para programação regular e oficinas, bem como para encontros informais, como jogos de cartas, conversas e refeições. Os centros fornecem um espaço social dinâmico para residentes idosos, muitos dos quais possuem acesso limitado para outros espaços públicos próximo a suas casas, devido a problemas de saúde, mobilidade reduzida, parques e espaço abertos limitados nos bairros históricos da cidade e acesso limitado ao transporte. Os centros também oferecem uma ampla variedade de programas educacionais e cívicos. Algumas oficinas são ministradas por membros, proporcionando oportunidades de liderança, enquanto outros são ministrados por jovens voluntários para promoção de conexões entre gerações. Especialistas locais também fazem apresentações sobre tópicos como envelhecimento saudável. Alguns centros até mesmo oferecem almoços e jantares com menu fixo a preços promocionais (5 a 7 euros), o que é especialmente importante para idosos e adultos com deficiência que possam viver com uma renda fixa.

Um dos maiores benefícios das associações e dos centros é sua função social.

A solidão é um dos desafios mais profundos que a população idosa da cidade e as pessoas com mobilidade reduzida enfrentam. Em Málaga, quase um quarto dos residentes com mais de 65 anos vive sozinho (Comissão Europeia, sem data). A grande maioria dos que vivem sozinhos — quase 70 por cento — experimentou a morte de um parceiro, enquanto alguns estão separados ou divorciados e outros simplesmente vivem por conta própria. Embora o isolamento social seja complexo e relacionado a uma ampla gama de outros determinantes sociais da saúde, ele é um fator de risco de vulnerabilidade social e pode contribuir para a degeneração cognitiva e outros problemas de saúde mental, bem como para morbidade e morte

precoce (Andrew & Keefe, 2014). As mulheres são desproporcionalmente vulneráveis ao isolamento social e à solidão — três quartos das pessoas com 65 anos ou mais que vivem sozinhas em Málaga são mulheres (Ayuntamiento de Málaga, 2019).

Até o momento, a cidade possui 50 Centros Sociais para Idosos, dos quais 22 são autônomos e 23 estão incorporados em Centros Cidadãos maiores e multi-uso com espaços, programação e recursos para residentes idosos, bem como para crianças, famílias, adolescentes e outros membros da comunidade. Os centros fornecem serviços essenciais e, mais importante, melhoram a participação dos residentes mais velhos na esfera pública. Para aqueles com mobilidade limitada, os centros oferecem um espaço acessível e seguro para socialização, aprendizagem, construção de comunidade e conexão com recursos importantes. As localizações dos centros também oferecem oportunidades de socialização multigeracional. Por exemplo, o Centro Cidadão (Centro Ciudadano) no Parque del Oeste de Málaga é facilmente acessível por transporte público, localizado próximo a uma densa habitação multifamiliar e adjacente a assentos externos confortáveis e sombreados, quadras de basquete, áreas de recreação infantil, quadras de esportes públicas e uma área de exercícios para adultos. O centro inclui um Centro para Idosos, ao mesmo tempo em que oferece oportunidades de socialização entre gerações e inclusão de visitantes idosos em eventos e encontros comunitários mais amplos.

As associações e os centros administrados pela cidade capacitaram os idosos a imaginar e liderar suas próprias iniciativas.

Como exemplo, a Solera é uma revista bimestral inteiramente escrita e editada por membros da associação e publicada pela cidade.⁴⁴ A revista apresenta arte, poesia, fotografia, literatura e outras contribuições de membros da comunidade de Málaga, além de fornecer uma plataforma para o compartilhamento de conhecimento entre os residentes mais velhos da cidade. Os membros da associação também produzem um programa de rádio semanal de uma hora chamado Voz dos Idosos (La Voz de los Mayores).⁴⁵ O programa oferece entrevistas com membros da associação, médicos, funcionários da cidade e outros membros da comunidade e é um importante veículo para compartilhamento de informações e de entretenimento. Além disso, o programa ajuda a combater o isolamento social por meio de conexão virtual. Ele também capacita seus criadores e produtores, proporcionando um senso estimulante de propósito e uma oportunidade de retribuir à comunidade.

44. Consulte a página da Revista Solera, disponível em: <http://derechossociales.malaga.eu/es/documentos/publicaciones-periodicas/revista-solera/#.XdhONehKhPY>

45. Consulte “La Voz de los Mayores” na página do Canal Málaga, disponível em: <http://www.canalmalaga.es/la-voz-de-los-mayores>.

As associações capacitaram os residentes idosos a influenciar decisões mais amplas de desenvolvimento da cidade. Por exemplo, um membro da associação teve a idéia de um empreendimento de uso misto com moradia acessível para idosos e um centro de saúde. Equipes da Área de Direitos Sociais coordenaram junto com o Instituto de Habitação da cidade em prol da implementação dessa idéia, por meio do programa de habitação subsidiada do Instituto. Como resultado, o novo Centro de Envelhecimento Saudável (Centro de Envejecimiento Saludable) de Málaga foi inaugurado em 2016 e fica próximo a bairros com as maiores porcentagens de residentes com mais de 65 anos.

O centro foi projetado especificamente para atender às necessidades e reduzir as vulnerabilidades dos idosos. As unidades habitacionais se abrem em um pátio comum para promover a comunicação e a visibilidade entre os vizinhos e estimular a conectividade social. Sua disposição também permite que os residentes percebam se não viram um vizinho recentemente ou observam qualquer outra causa potencial de preocupação. As unidades habitacionais são pequenas para oferecer acessibilidade aos idosos com renda baixa e/ou fixa, bem como os quartos comunitários e pátios compartilhados fornecem espaços de encontro para socialização próximo às residências. O tamanho pequeno das unidades também permite que a cidade maximize a quantidade de unidades habitacionais para ajudar a fornecer habitação a preços acessíveis para o maior número possível de idosos, ao mesmo tempo em que aumenta a receita de aluguel e o custo-benefício da construção. Salas comunitárias são utilizadas pelo centro e outras organizações para oficinas e aulas de incentivo para o envelhecimento saudável e a educação continuada. O prédio em si incentiva a construção de comunidades entre moradores e vizinhos: ele é aberto para a Plaza Pepito Vargas, um espaço público ativo no qual as crianças brincam, as famílias relaxam e os adultos e jovens que vivem no bairro se reúnem. A co-localização de outros usos no interior e adjacentes a residências para idosos ajuda a reduzir a vulnerabilidade ao isolamento social para os idosos, especialmente aqueles que vivem sozinhos.

→ **INOVAÇÃO FISCAL: GOVERNANÇA MAIS EFICIENTE ATRAVÉS DA CAPACITAÇÃO DE RESIDENTES IDOSOS**

A rede de associações é um exemplo inspirador para cidades com recursos limitados. Málaga, como muitas cidades, limitou novos fluxos de receita para expandir o pessoal ou empreender novos programas em grande escala. É provável que as restrições fiscais sejam particularmente severas em cidades com populações em envelhecimento, visto que uma parte crescente da base tributária já passou da idade tradicional de trabalho. A estrutura da associação é uma abordagem

inovadora para aumentar o alcance dos programas da cidade e responder às necessidades da comunidade, sem aumento dos gastos. Os presidentes e membros da associação trabalham lado a lado com as equipes da cidade, servindo como uma extensão da cidade, espalhando conhecimento sobre os recursos e compartilhando os comentários dos membros da comunidade com essas equipes. A estrutura da associação melhora a eficiência em outros departamentos da cidade. Por exemplo, ao compartilhar as recomendações e as preocupações dos residentes mais velhos com os departamentos municipais relevantes, a Área de Direitos Sociais reduz as demandas de pessoal e o orçamento de cada departamento para realização de ações comunitárias independentes. Além disso, a co-localização de Centros para Idosos em Centros Cidadãos existentes reduz a pressão para construir e manter novos espaços, ao mesmo tempo em que vai ao encontro das necessidades exclusivas de adultos idosos e de pessoas com limitação de mobilidade.

→ MORADIA ACESSÍVEL PARA TODOS OS NÍVEIS DE CAPACIDADE

A moradia de qualidade, acessível e bem localizada é um fator determinante da saúde e das oportunidades para todos, mas pode ser especialmente importante para pessoas com limitação de mobilidade.

Pessoas com limitação de mobilidade podem precisar de moradias localizadas próximo a transporte público acessível, alimentação, saúde e outros serviços essenciais, que tenham uma planta baixa específica e móveis acessíveis para residência com uma renda fixa ou baixa.

A cidade de Málaga possui três abordagens principais para enfrentar os desafios habitacionais para pessoas com limitação de mobilidade. Primeiro, a cidade exige que dois por cento de todas as novas unidades habitacionais sejam equipadas para pessoas com deficiência. Em segundo lugar, o Instituto de Habitação (Instituto de la Vivienda) constrói moradias públicas subsidiadas para residentes idosos e outros grupos vulneráveis que ganham abaixo de um determinado limite de renda. Por fim, o Instituto de Habitação administra um programa de reforma para inclusão de elevadores aos edifícios de apartamentos existentes que não os possuem. O programa subsidia a construção de elevadores em edifícios com cinco andares ou menos — edifícios com mais de cinco andares são geralmente mais novos e, portanto, quase sempre são construídos com um elevador durante a construção inicial. Embora os elevadores beneficiem quase todos os usuários — inclusive pais que viajam com carrinhos de bebê ou dependentes, crianças, adultos carregando sacolas e outros — o programa possui um impacto descomunal no acesso para idosos com maior probabilidade de viver em bairros centrais e históricos com estoque de construção antigo.

Apesar desses programas municipais, a acessibilidade à habitação continua sendo um dos maiores desafios para garantir o acesso igualitário à esfera pública para os idosos em Málaga. A moradia de qualidade e acessível é um determinante essencial da saúde física e mental de uma pessoa e a proximidade da moradia para outros usos possui um grande impacto no acesso à esfera pública para aqueles com limitação de mobilidade. Idosos, especialmente mulheres mais velhas, junto com pessoas com deficiência, enfrentam desafios específicos para ter acesso a uma moradia de qualidade a preços acessíveis, porquanto possuem uma probabilidade desproporcional de empobrecer ou de viver com uma renda fixa. Enquanto a cidade opera os programas supramencionados para ajudar a atender a demanda por moradias populares, a pressão no mercado habitacional local excede os recursos para a produção habitacional subsidiada. Málaga encontra-se sob pressão especial dos mercados de aluguel por temporada e segunda residência, que reduzem a oferta de moradias permanentes e acessíveis para os residentes locais. O turismo fornece importantes fontes de receita e benefícios para a cidade, porém as agências locais que se esforçam para preservar a acessibilidade para todos também devem lidar com o impacto dos imóveis de férias na acessibilidade das moradias.

→ **ESPAÇO PÚBLICO QUE ACOLHE E CELEBRA PESSOAS DE TODOS OS NÍVEIS DE CAPACIDADE**

Além de projetar habitações para pessoas com mobilidade reduzida, a cidade de Málaga considera a idade e a mobilidade no desenho de espaços públicos. À medida que envelhecemos, a perda de mobilidade não é apenas biológica, mas também pode resultar de níveis mais baixos de atividade. O inverso também é verdadeiro: o aumento da atividade física pode reduzir a vulnerabilidade dos idosos para futuras deficiências de mobilidade, apoiar a independência e melhorar a qualidade de vida (Pahor et al., 2006; Romo Pérez, 2014). Uma das maiores barreiras para o exercício para pessoas com mobilidade reduzida é a falta de acesso a espaços públicos seguros e confortáveis próximos às residências.⁴⁶ Espaços abertos acessíveis apóiam bairros em que se pode caminhar e a capacidade de idosos envelhecerem no local com saúde (Gardner, 2011).

Desde 2009, a cidade de Málaga construiu os chamados Parques de Idosos (Parques De Mayores), que incluem equipamentos para exercícios ao ar livre que promovem equilíbrio, flexibilidade e força para usuários de todos os níveis de habilidade.⁴⁷ Hoje, existem cerca de 100 e 150 desses parques em toda a cidade com aproximadamente

46. Por exemplo, estudos na Grécia e na China descobriram que a falta de acesso a espaços públicos nos quais se possa praticar atividades físicas foi uma barreira para o envelhecimento saudável. Consulte Aparicio et al., (2010),

1.000 equipamentos de exercício.⁴⁸ Equipamentos como rodas de ombro e escadas de dedo são projetados para manter a mobilidade articular e muscular (Levy-Storms, Chen e Loukaitou-Sideris, 2018). O equipamento possui duas finalidades: é acessível para pessoas com mobilidade limitada, ao mesmo tempo em que ajuda a reduzir a vulnerabilidade a outras deficiências de mobilidade (Levy-Storms, Chen e Loukaitou-Sideris 2018). Além disso, a infraestrutura dos parques, como rampas e escadas, é projetada para facilitar a independência e manter a capacidade de fazer viagens fora de casa (Martin et al., 2007).

Embora os parques sejam locais importantes para a prática de exercícios, eles fornecem mais do que benefícios físicos (Gardner 2011). Os residentes mais velhos de Málaga costumam se reunir em seu Parque para Idosos do bairro para conversar e ler jornais, bem como para usar as máquinas de exercícios juntos. Enquanto pedalava em uma bicicleta reclinada de baixa resistência projetada para aumentar a força, promover a saúde cardiovascular e manter a flexibilidade das articulações, uma mulher que se dirigia a um Parque para Idosos próximo a sua casa simplesmente disse: “Vejo amigos aqui todos os dias.”⁴⁹ Outros usuários vêm com menos frequência, mas procuram o Parque para Idosos como um local de relaxamento e repouso. Um homem disse que vem nos dias em que “tem vontade de fazer exercícios e passear” e porque o parque é “sombreado e confortável”.⁵⁰

A localização dos Parques para Idosos também é uma parte importante de seu sucesso. Os parques aumentam a visibilidade dos usuários mais velhos na esfera pública, ao mesmo tempo em que proporcionam um espaço seguro para pessoas com problemas de mobilidade. Os Parques de Idosos em toda a cidade são demarcados com sinalização e cores consistentes, bem como muitos são ligeiramente separados das áreas próximas de lazer e de exercícios, utilizadas por outros membros da comunidade. A criação de uma área de exercícios dedicada ajuda a fazer com que algumas pessoas com deficiências como equilíbrio instável ou outros desafios de mobilidade, caso se sintam mais seguras, bem-vindas e protegidas. Por exemplo, um usuário com equilíbrio comprometido pode não se sentir estável e confortável ao utilizar o Parque para Idosos, caso crianças que estejam se movimentando muito mais rapidamente também brinquem no equipamento. No entanto, os Parques para Idosos encontram um equilíbrio entre

47. Existem também Parques de Idosos em municípios em toda a Província de Málaga, mas este estudo de caso enfoca aqueles dentro da jurisdição da cidade.

48. Entrevista da autora com colaboradores da Área de Parques e Jardins da Cidade de Málaga (Area de los Parques y Jardines), em 31 de outubro de 2019.

49. Entrevista da autora com um membro idoso da comunidade de Málaga em 31 de outubro de 2019.

50. Ibid.

separação e integração: embora o equipamento para pessoas com limitação de mobilidade esteja em uma área agrupada, ele é adjacente a outras áreas, como parques infantis, equipamentos convencionais de exercícios e/ou instalações comunitárias como Centros de Cidadão ou quadras de esporte. A co-localização auxilia na prevenção do isolamento social e oferece oportunidades para interação entre gerações. Ela também permite que famílias inteiras façam recreação juntas na mesma área, com espaços projetados para atender às necessidades de todas as gerações. A co-localização também melhora a segurança. Diferentes usuários tendem a utilizar o espaço em horários diferentes do dia – adultos mais velhos podem ir ao Parque de Idosos pela manhã, enquanto crianças pequenas e seus pais podem ir ao parque infantil à tarde após a escola, e adolescentes e em idade produtiva os adultos podem ir à noite depois do trabalho. Isso ajuda a ativar o espaço 24 horas para aumentar a segurança e o acesso de todos os usuários.

A cidade também utiliza programação comunitária para aumentar a participação e a visibilidade das pessoas com mobilidade limitada na esfera pública. A cidade hospeda muitas celebrações públicas voltadas para os idosos, como o Carnaval del Mayor, a Semana de Mayores e o Día Internacional del Mayor para celebração com adultos idosos. Esses eventos são planejados para ajudar os idosos a sentir que suas identidades são refletidas na esfera pública. A cidade e suas organizações parceiras também tentam aumentar a acessibilidade de eventos públicos em andamento que não se concentram em nenhum grupo demográfico específico. Por exemplo, a cidade incorpora performances de residentes mais velhos, bem como encontros específicos para residentes mais velhos, na celebração anual da Féria. Essa inclusão pode ajudar a fornecer um senso de propósito e de pertencimento para participantes e artistas mais velhos. Além disso, a cidade oferece acomodações para estimular a participação de pessoas com dificuldade de locomoção em eventos públicos. Por exemplo, durante a Semana Santa, a cidade coloca cadeiras e mesas em 142 praças que recebem eventos públicos, a fim de garantir a participação de pessoas de todas as idades e níveis de mobilidade. Por fim, esses eventos fornecem uma plataforma para aumentar a conscientização sobre oportunidades para residentes mais velhos, como voluntariado, serviços de saúde, aulas gratuitas e muito mais.

→ LIÇÕES PARA CIDADES NOS PAÍSES DA AMÉRICA LATINA

A cidade de Málaga está comprometida com uma esfera pública que é segura, solidária e acolhedora para os idosos e para pessoas com limitação de mobilidade. À medida que a população global continua envelhecendo, a abordagem de Málaga oferece uma visão sobre as estratégias locais em potencial. Algumas das abordagens mais inovadoras da cidade para aumentar a inclusão na esfera pública incluem:

Estruturas de governança participativa, como Associações de Idosos, que capacitam os residentes mais velhos e expandem o alcance dos serviços da cidade, sem gastos públicos adicionais significativos.

Espaços públicos dedicados para residentes mais velhos, como os Centros para Idosos e os Parques para Idosos próximo a áreas utilizadas por crianças, famílias e outros adultos que ajudam a melhorar o acesso ao domínio público para pessoas com mobilidade limitada, promovendo a conectividade social e combatendo o isolamento social.

Espaços para conexão virtual e compartilhamento de informações para pessoas com mobilidade limitada, concebidos e criados por moradores mais velhos da comunidade, como a revista Solera e a estação de rádio Voz de Los Mayores.

Co-localização de moradias populares, espaço e programação comunitária e serviços de saúde em bairros com alta população de idosos. Um exemplo é o Centro de Envelhecimento Saudável (Centro de Envejecimiento Saludable), projetado especificamente para promover o envelhecimento saudável no local e a conectividade social.

Essas iniciativas e outras ajudaram a fomentar um senso de propriedade da cidade entre os residentes mais velhos. As estratégias de Málaga capacitaram pessoas que tradicionalmente tinham oportunidades limitadas de envolvimento cívico e participação na esfera pública, para que assumam papéis de liderança na conceituação e na construção de uma cidade mais inclusiva, conectada e acessível para residentes de todas as idades e níveis de mobilidade.

Cidades Inclusivas para Idosos

- 1** Os serviços urbanos que aumentam a independência dos residentes mais velhos beneficiam toda a comunidade.
- 2** Opções de moradia viáveis e bem projetadas são essenciais para manter os residentes mais velhos nas cidades.
- 3** As cidades que têm êxito em atrair residentes mais velhos aumentam suas atividades econômicas locais.



 **Not all  disabilities are visible**



REFERÊNCIAS

- Abellán García, A., A. Ayala García, J. Pérez Díaz y R. Pujol Rodríguez. 2018. "Un perfil de las personas mayores en España, 2018. Indicadores estadísticos básicos". Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Centro de Ciencias Humanas y Sociales. Informes Envejecimiento en red nº 17, Madrid (2 de febrero). Disponível em <http://envejecimiento.csic.es/documentos/documentos/enred-indicadoresbasicos18.pdf>.
- Andrew, M.K. y J.M. Keefe. 2014. "Social Vulnerability from a Social Ecology Perspective: A Cohort Study of Older Adults from the National Population Health Survey of Canada". *BMC Geriatrics* 14(90). doi:10.1186/1471-2318-14-90.
- Aparicio, E.H, E.F. Rodriguez, R.M. Marban y J.L.C. Minguet. 2010. "Análisis de los Circuitos Biosaludables para la Tercera Edad en la provincia de Málaga (España)". Universidad de Málaga.
- Ayuntamiento de Málaga. 2019. "Plan municipal para la promoción del envejecimiento activo y la prevención de la dependencia". Presentación del autor por José Manuel Marín Carmona, Centro de Envejecimiento Saludable, Sección de Mayores, Área de Derechos Sociales, Ayuntamiento de Málaga (acceso em 30 de outubro de 2019).
- Ayuntamiento de Málaga. Sem data. "Plan de inclusión social del ayuntamiento de Málaga". Área de Derechos Sociales. Disponível em <http://www.malaga.eu/recursos/sociales/dsociales/vi-plan-inclusion-social-2014-2018.pdf>.
- Bastos A.M., C.G. Faria, E. Moreira, D. Morais, J.M. Melo-de-Carvalho y M.C. Paul. 2015. "The Importance of Neighborhood Ecological Assets in Community Dwelling Old People Aging Outcomes: A Study in Northern Portugal". *Frontiers in Aging Neuroscience* 7:156. doi: 10.3389/fnagi.2015.00156.
- Bowers , E.P., G.J. Geldhof, K.L. Schmid, C.M. Napolitano, K. Minor y J.V. Lerner. 2012. "Relationships with Important Nonparental Adults and Positive Youth Development: An Examination of Youth Self-Regulatory Strengths as Mediators". *Research in Human Development* 9(4): 298–316. doi: 10.1080/15427609.2012.729911.
- Carr, D.C. y J.A. Gunderson. 2016. "The Third Age of Life: Leveraging the Mutual Benefits of Intergenerational Engagement". *Public Policy & Aging Report* 26(3): 83–87. doi: <https://doi.org/10.1093/ppar/prw013>.
- Comissão Européia. Sem data. "Evaluación del estado nutricional físico, afectivo, cognitivo, y social en personas mayores en los diferentes municipios de España: Proyecto NUPHYCO". European Innovation Partnership on Active and Healthy Ageing: Action Group A3: Lifespan Health Promotion & Prevention of Health Related Frailty and Disease.
- Faraz, H. 2017. "Countries with the Largest Aging Population in the World". *WorldAtlas*, 25 de abril. Disponível em <https://www.worldatlas.com/articles/countries-with-the-largest-aging-population-in-the-world.html> (acesso em 25 de novembro de 2019).
- Levy-Storms, L., L. Chen y A. Loukaitou-Sideris. 2018. "Older Adults' Needs and Preferences for Open Space and Physical Activity in and Near Parks: A Systematic Review". *Journal of Aging and Physical Activity* 26: 682–96. Disponível em <https://doi.org/10.1123/japa.2016-0354>.
- Lu, N., L. Xu, V.W.Q Lou e I. Chi. 2018. "Intergenerational Relationships and the Trajectory of Depressive Symptoms among Older Chinese Adults in Rural Migrant Families". *Aging & Mental Health* 22(3): 389–96.
- Macdonald, S.J., L. Deacon, J. Nixon, A. Akintola, A. Gillingham, J. Kent, G. Ellis, D. Mathews, A. Ismail, S. Sullivan, S. Dore y L. Highmore. 2018. "The 'Invisible Enemy': Disability, Loneliness and Isolation". *Disability & Society* 33(7): 1138–159. doi: 10.1080/09687599.2018.1476224.
- Nações Unidas. 2017. "World Population Ageing 2017 – Highlights." Documento ST/ESA/SER.A/397. D. Nações Unidas, Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais, Divisão de População, Nova Iorque. Disponível em https://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/ageing/WPA2017_Highlights.pdf.
- Samman, E. y L.K. Rodriguez-Takeuchi. 2013. "Old Age, Disability and Mental Health: Data Issues for a post-2015 Framework". ODI Background Note (maio). Overseas Development Institute, Londres. Disponível em <https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/odi-assets/publications-opinion-files/8415.pdf>.



PROGRAMA DE CENTROS DE DIA – BOGOTÁ, COLÔMBIA

| María Camila Ariza Franco

Nos últimos anos, as cidades experimentaram não apenas um rápido crescimento, mas também um envelhecimento da população devido ao declínio das taxas de mortalidade e ao aumento da expectativa de vida.

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), entre 2000 e 2050 a população mundial com mais de 60 anos dobrará de 11% para 22% do total.⁵¹

Na região da América Latina e do Caribe, mais de oito milhões de idosos não são capazes de realizar de forma independente pelo menos uma atividade básica da vida diária, como tomar banho, alimentar-se ou deitar-se ou levantar-se de uma cama. Isso é conhecido como dependência funcional e afeta 12 por cento das pessoas com mais de 60 anos em nossa região e quase 27 por cento das pessoas com mais de 80 anos.⁵² Tanto a magnitude quanto a intensidade da dependência aumentam com a idade da população. Entre todas as faixas etárias, as mulheres são as mais afetadas.⁵³

Essa tendência populacional tem resultado em maiores diferenças na qualidade de vida nas cidades e na necessidade de adequação dos espaços urbanos para oferecer serviços que respondam às condições físicas e mentais dos idosos, garantindo-lhes o bem-estar e o acesso ao seu ambiente imediato.

51. Organização Pan-Americana de Saúde. Envejecimiento y cambios demográficos. https://www.paho.org/salud-en-las-americas-2017/?post_type=post_t_es&p=314&lang=es (Consultado em junho de 2020).

52. Gianluca Cafagna, Natalia Aranco, Pablo Ibararán, María L. Olivero, Nadin Medellín & Marco Stampini. "Age with Care: Long-term Care in Latin America and the Caribbean". Banco Interamericano de Desenvolvimento. <https://publications.iadb.org/es/envejecer-con-cuidado-atencion-la-dependencia-en-america-latina-y-el-caribe> (Consultado em junho de 2020).

53. Natalia Aranco, Marco Stampini, Pablo Ibararán & Nadin Medellín. "Panorama de envejecimiento y dependencia de América Latina y el Caribe". Inter-American Development Bank, <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Panorama-de-envejecimiento-y-dependencia-en-America-Latina-y-el-Car> (Secretaría Distrital de Integración Social 2018)ibe.pdf, p. 1 (Consultado em junho de 2020).

Alcançar cidades inclusivas para os idosos significa que as cidades precisam adaptar suas estruturas e oferecer serviços para pessoas com diferentes capacidades e necessidades, que incluem maior segurança, espaços de recreação e desenvolvimento e serviços de saúde, atenção e cuidados, entre outros.

Essa forma de desenvolver as cidades torna-se uma ferramenta para aumentar a expectativa de vida e inspirar os cidadãos a envelhecer com dignidade e a continuar participando ativamente da sociedade.

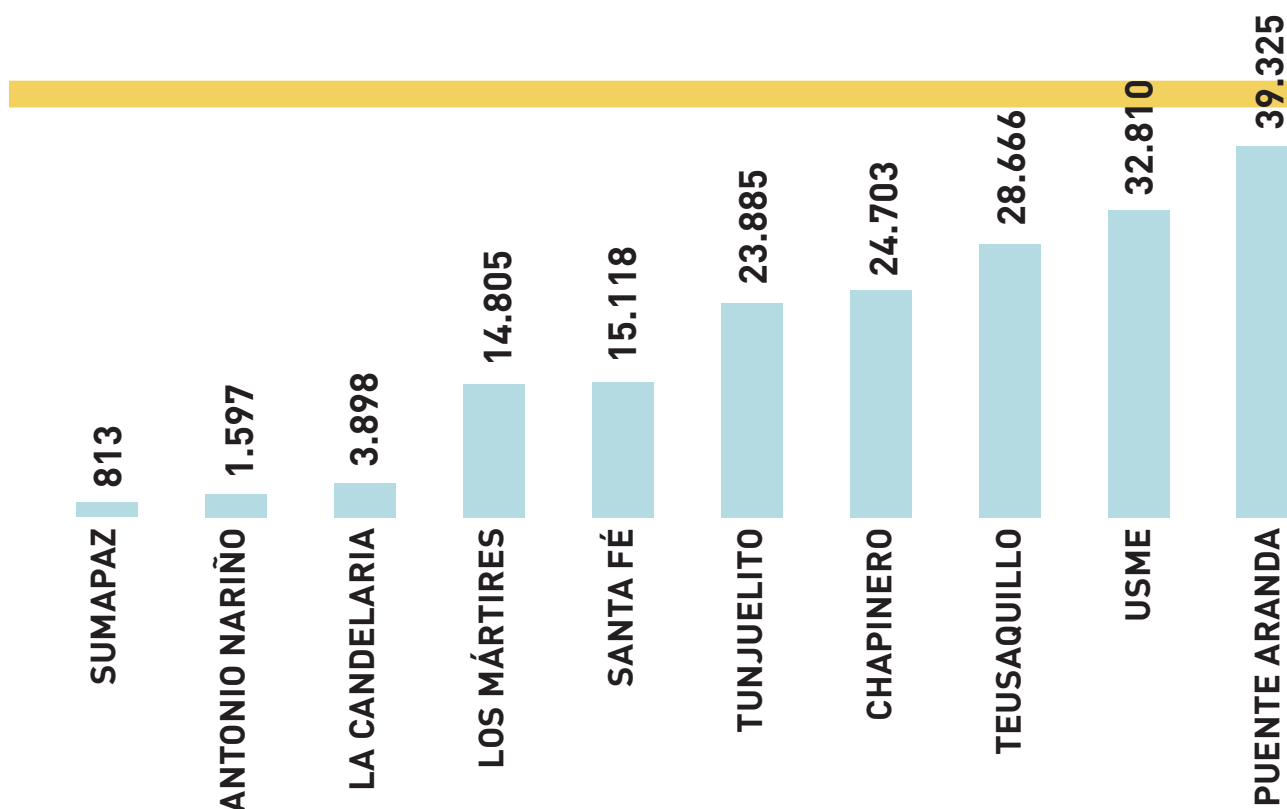


→ PROGRAMA DE CENTROS DE DIA – BOGOTÁ, COLÔMBIA

Bogotá, capital da Colômbia, tem mais de 8.200.000 habitantes. De acordo com estimativas do Departamento Nacional de Estatística da Colômbia (DANE), a população de Bogotá com mais de 60 anos aumentou de 560.875, em 2005, para 902.614, em 2015. A projeção para esse grupo populacional em 2020 é de 1.153.194 pessoas, o que representará 13,8% da população total da cidade.

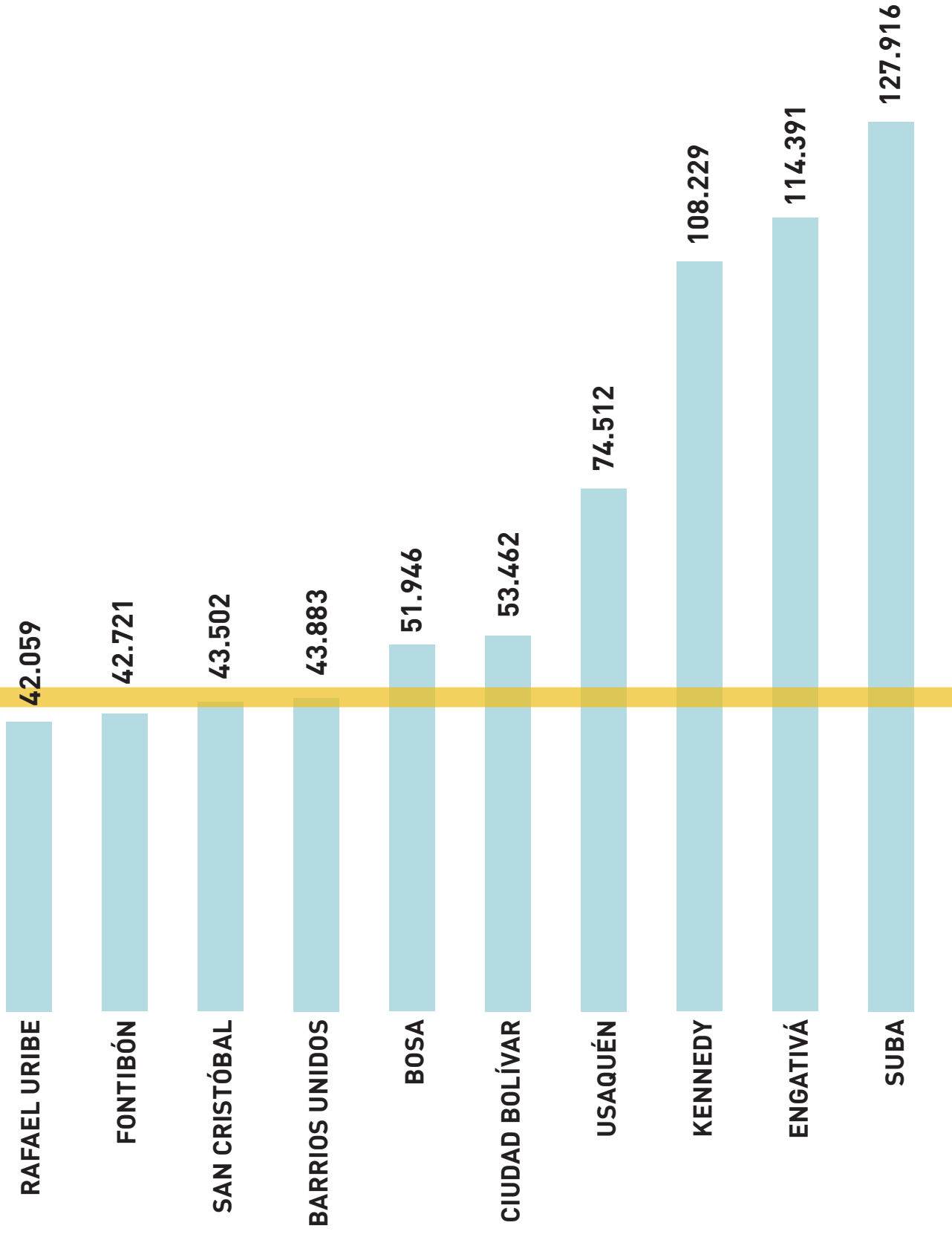
Considerando que Bogotá possui mais de 20 localidades, a maior presença de idosos está nas localidades de Suba, Engativá e Kennedy, onde também grandes percentuais da população vivem na pobreza.⁵⁴

→ ILUSTRAÇÃO 1 – DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO COM MAIS DE 60 ANOS POR LOCALIDADE⁵⁵



54. Política Pública para el Envejecimiento y la Vejez. Informe de Seguimiento de los Planes de Acción Distritales de las Políticas Sociales (Bogotá, D.C., Secretaria Distrital de Integración Social, Abril de 2018), p. 4 http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/informe_cualitativo_ppsev_2017.pdf

55. Política Pública para el Envejecimiento y la Vejez. Informe de Seguimiento de los Planes de Acción Distritales de las Políticas Sociales. p. 5.



A Secretaria Distrital de Integração Social, através da Subsecretaria do Idoso, tem contribuído fortemente com o atendimento à população idosa por meio da implantação da Política Pública Social de Envelhecimento e do Idoso (PPSEV), aprovada pelo Decreto 345, de 2010, e pela Resolução 0511, de 2011. A PPSEV, com cerca de quinze anos de vida, é baseada em um quadro regulamentar que garante os direitos humanos e o bem-estar da população adulta, bem como muda a visão da velhice como uma fase menos vulnerável.

De acordo com os últimos dados disponíveis, 21,2% da população com mais de 60 anos na Colômbia sofre de algum grau de dependência, o equivalente a mais de um milhão de pessoas.

Caso a tendência de aumento na incidência de doenças crônicas continue, como tem acontecido até agora, esse número poderá aumentar para mais de 2,1 milhões nos próximos 10 anos, representando mais de um quarto (26,4 por cento) da população com mais de 60 anos.

Diante desse fenômeno de envelhecimento demográfico que Bogotá está enfrentando, é necessário promover novas formas de assistência aos idosos que vão além da institucionalização, dos subsídios ou da hospitalização, que é a forma como essa população tem sido tradicionalmente atendida. Reconhece-se a urgência de promover o desenvolvimento dos espaços públicos e de garantir maior participação social para que os maiores de 60 anos, além da convivência, recebam cuidados e melhores condições de vida.

Como resultado, graças à Lei 1276 de 2009, foram instituídos recursos fixos do selo do imposto nacional para a atenção integral obrigatória a idosos em situação de vulnerabilidade, isolamento ou falta de apoio social.⁵⁶ Com esses recursos, o programa de Centros de Dia foi criado para fornecer ferramentas para conceder à população idosa de Bogotá uma velhice digna e um envelhecimento ativo, garantindo os direitos humanos dos adultos e transformando a percepção da velhice na capital. O programa teve início em 2010 e tornou-se a vitrine da cidade na qual os idosos podem fortalecer sua autonomia e continuar contribuindo para a sociedade e para a construção de uma cidade, por meio do desenvolvimento de habilidades e experiências.

56. Carmen E. Flórez, Laura Martínez Rodríguez & Natalia Aranco. "Envejecimiento y atención a la dependencia en Colombia." Banco Interamericano de Desenvolvimento, 2019. [https://www.gerontologia.org/portal/archivosUpload/uploadManual/_\(Stampini_2019\)_Envejecimiento_y_atencion_a_la_dependencia_en_Colombia.pdf](https://www.gerontologia.org/portal/archivosUpload/uploadManual/_(Stampini_2019)_Envejecimiento_y_atencion_a_la_dependencia_en_Colombia.pdf), p. 56.

O programa oferece atendimento integral a idosos em espaços pouco comuns em suas comunidades; espaços nos quais possam receber atenção psicossocial e de saúde básica, participar de atividades esportivas e culturais e serem reconhecidos como pessoas únicas e capazes.

Os Centros de Dia também são locais aos quais esses adultos se dirigem para compartilhar e criar redes de apoio, um ponto de encontro no qual transformam suas vidas e são vistos como idosos e cidadãos com direitos e possibilidades na cidade.

Nos Centros de Dia, além da criação de roteiros de atendimento ou de atividades isoladas e sem grande impacto, tem sido importante atuar diretamente junto à população, identificando os fatores de risco que geram violência e vulnerabilidade aos idosos para que não percam sua integridade e autonomia, e conectar-se com famílias, comunidade, organizações da sociedade civil e setor privado, entre outros atores locais.



→ LUZ DA ESPERANÇA

Na localidade de Engativá, onde 14,9 por cento têm mais de 60 anos, o Centro de Dia Luz da Esperança foi entregue à comunidade em 2018.

O centro beneficia diariamente mais de 150 adultos com mais de 60 anos deste setor da cidade. Ele é um dos oito espaços que entraram em funcionamento entre 2018 e 2019 e um dos 27 centros de dia que atendem mais de 1.400 idosos vulneráveis em Bogotá todos os dias. Destes, 23 são da Secretaria de Integração Social e quatro atuam por meio de convênios com outras entidades que operam os programas e financiam sua operação na forma de Centros Noturnos.

A importância deste projeto é evidente no impacto social sobre a população beneficiária e suas famílias, assim como no exercício da participação e da renovação que mudou a face da área ao oferecer soluções para uma série de problemas sociais e previdenciários. Em apenas 10 meses, uma área abandonada da vila foi reconstruída e transformada daquilo que era originalmente um quartel de bombeiros e, posteriormente, uma área com elevados níveis de insegurança e estruturas abandonadas que era foco de venda e consumo de substâncias ilegais. O setor possuía ruas não pavimentadas, falta de iluminação, calçadas inacabadas e áreas adjacentes abandonadas que estavam se tornando desafios urbanos e sociais. Essa tendência foi revertida pelo Centro de Dia e por um investimento de aproximadamente 2,2 bilhões de pesos (cerca de US\$ 670.000).

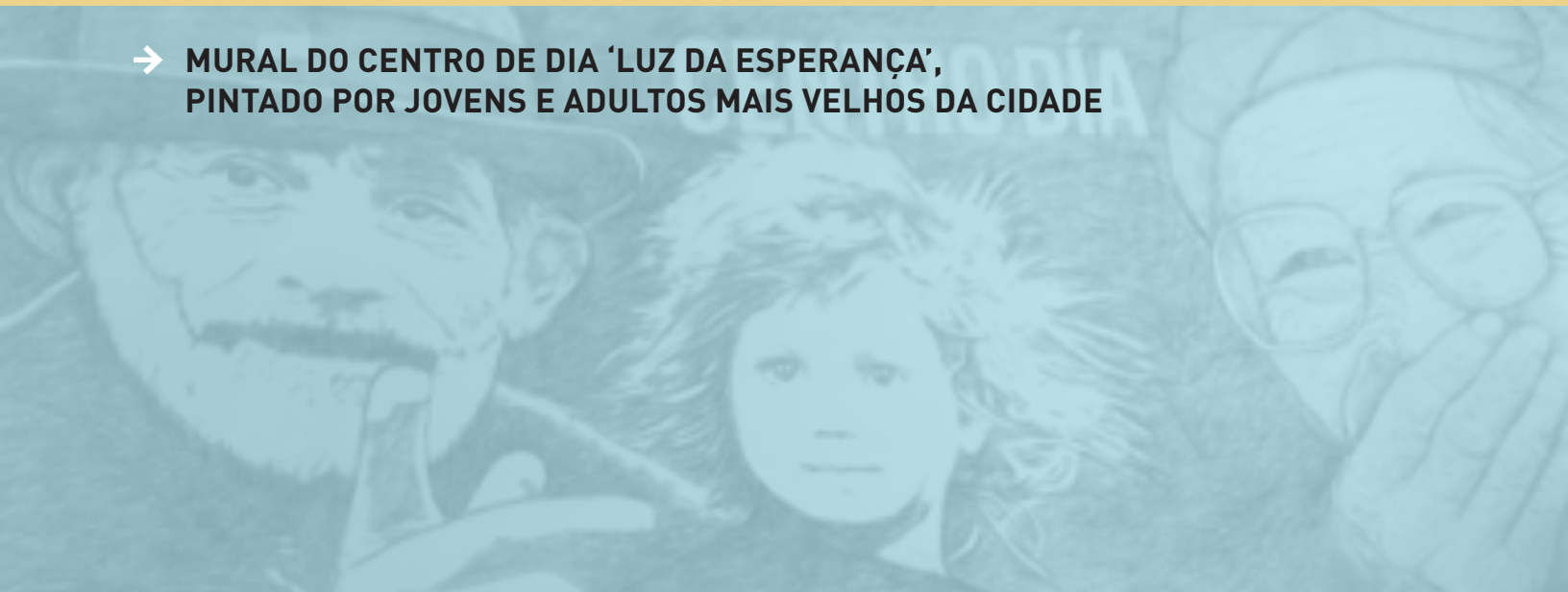
O desenvolvimento deste Centro foi um desafio para o Departamento de Integração Social, por conta de características físicas e sociais da área e pelas dificuldades criadas por elas no processo de inserção da população idosa. Um fator muito importante neste processo foi a colaboração dos voluntários do bairro e sua participação em exercícios de busca ativa, recebendo sugestões da população e com a necessidade da comunidade em encontrar ferramentas para melhoria da segurança do meio ambiente local e aumento da presença governamental na área. Desde o início, um exemplo de colaboração com os moradores no desenvolvimento do programa foi o diálogo constante com a equipe da usina de reciclagem vizinha, para que ela se tornasse uma aliada na organização conjunta das obras necessárias para o cuidado da área.

O Centro 'Luz da Esperança' conta hoje com uma área de 700 metros quadrados de atendimento integral, na qual os beneficiários podem desenvolver autonomia por meio de atividades físicas, manuais e artísticas e encontros de desenvolvimento humano, podendo-se identificar problemas familiares que afetam sua dinâmica, como abuso de idosos nas famílias, além de reuniões organizadas que agregam as famílias e os cuidadores.

Para ampliar seus esforços a fim de proporcionar uma vida digna a esse grupo populacional e desenvolver uma cidade inclusiva, o Centro de Dia Luz da Esperança também trabalha com outros atores da cidade, como escolas e outros espaços nos quais adultos se encontram com outras gerações.

Esses esforços ajudam a transformar os imaginários que se desenvolveram, ensinando jovens e crianças sobre as virtudes dos adultos mais velhos, mudando estigmas e devolvendo valor e capacidade à velhice. Com isso, o Centro tornou-se um espaço municipal de trocas intergeracionais, concretizando uma política pública de velhice e de envelhecimento transversal a todas as idades de desenvolvimento.

→ **MURAL DO CENTRO DE DIA 'LUZ DA ESPERANÇA',
PINTADO POR JOVENS E ADULTOS MAIS VELHOS DA CIDADE**



“Como todos vamos envelhecer, queremos que as crianças aprendam não somente a respeitar e valorizar os idosos, mas também a envelhecer. Queremos que eles sejam fisicamente ativos, que se alimentem bem, que entendam que o ciclo de vida é um processo permanente, que o que você faz como criança afeta sua vida adulta e, em última análise, que os adultos mais velhos são pessoas úteis para a sociedade capazes de contribuir e de ter um impacto na comunidade”, diz Julieta Gómez, diretora do Centro Luz da Esperança. “Um dos maiores benefícios deste Centro de Dia é poder trabalhar com jovens que não discriminam os idosos, mas que nos enchem de energia e gostam de trabalhar conosco. Eles não nos discriminam por causa de nossas limitações e nós não nos sentimos rejeitados. Eles nos fazem sentir importantes e como uma parte da cidade”, diz Virginia Rodriguez, 65, beneficiária do Centro Luz da Esperança.

A Secretaria de Integração Social também tem se empenhado em atuar em conjunto e articulação com outras secretarias e órgãos do governo local com o objetivo de fortalecer o trabalho com a população idosa e seu desenvolvimento na cidade.

Por exemplo, eles trabalham com o Departamento Distrital de Educação para integrar beneficiários em programas de treinamento, a fim de ajudá-los a completar seus estudos básicos juntamente com pessoas de outras gerações. Da mesma forma, o Ministério da Saúde, por meio de uma estratégia comunitária, tem convidado parteiras e enfermeiras da comunidade afro para trabalhar com as beneficiárias dos Centros de Dia, ensinando-as sobre o auto-cuidado corporal e o preparo de cremes e óleos com produtos naturais. Por último, com o Ministério do Desenvolvimento Econômico, o departamento tem trabalhado na identificação de programas de financiamento de projetos empreendedores, de forma a ajudar os idosos interessados a candidatar-se e ter sucesso em seus negócios. Segundo Virginia Rodríguez, “essa ferramenta empreendedora tem sido uma das melhores que o Centro de Dia oferece. Muitos de nós, avós, descobrimos as habilidades que possuíamos, bem como outras pessoas conseguiram ajuda para vender seus produtos e arrumar um emprego. Esses programas nos ajudam a descobrir novas oportunidades, a ter trabalho a fazer e a sentir que somos úteis, visto que estamos fazendo algo novo. Não sabíamos sobre o empreendimento até chegarmos aqui e fomos ensinados em como começar e ganhar autoconfiança.”

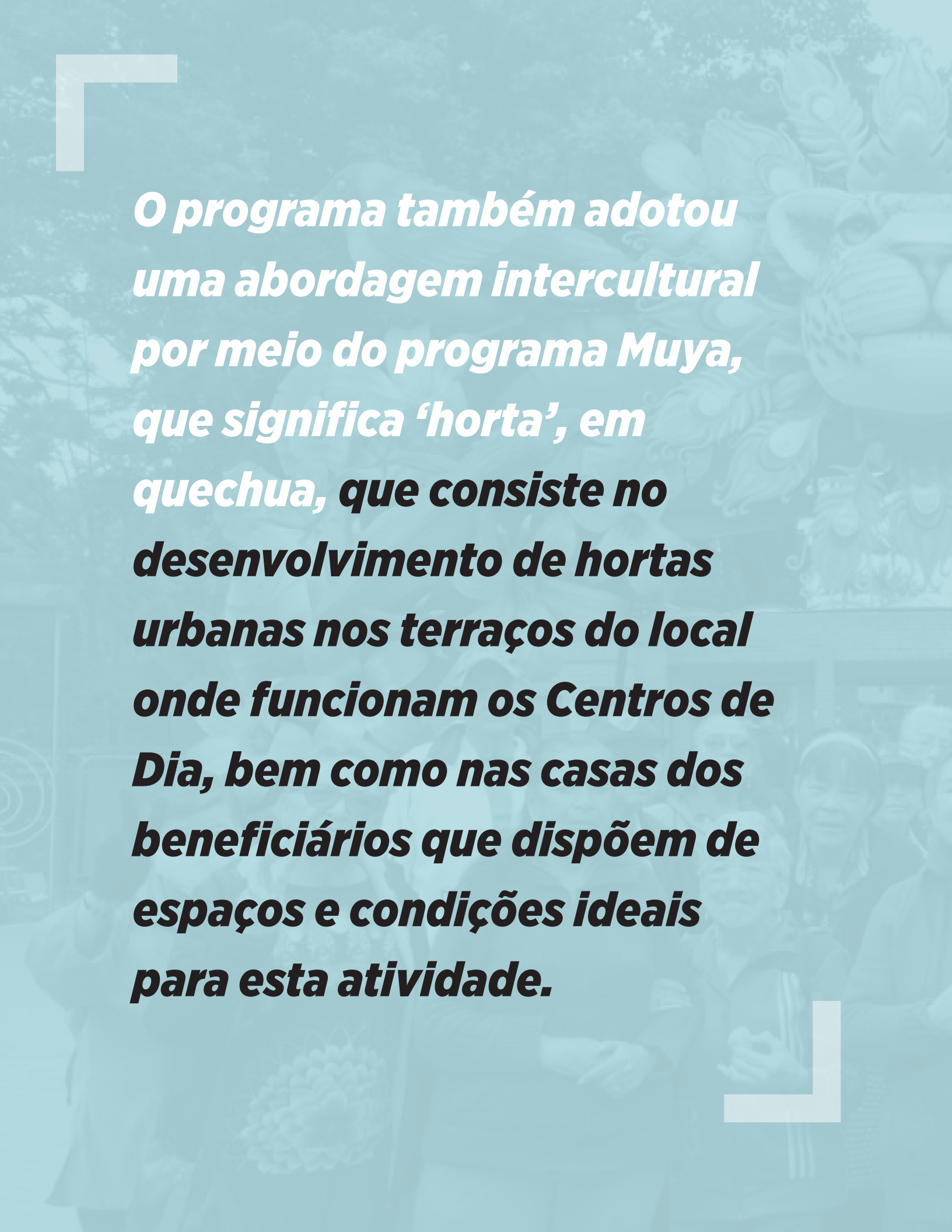
Para pessoas com independência física limitada e considerando que uma elevada percentagem da população adulta se encontra nesta condição, o programa as integrou e lhes disponibilizou ferramentas de acesso aos serviços.

Embora um dos objetivos do serviço seja ajudar os idosos a obter total autonomia e a cuidar de si, o serviço não poderia ser seletivo. Como o espaço é destinado ao atendimento da população, os serviços devem ser adaptados às pessoas, não as pessoas aos serviços. Nesse sentido, os profissionais que desenvolvem as atividades e oficinas no Centro adaptam a dinâmica, de modo que todos os beneficiários possam participar independentemente de suas capacidades e limitações.

No que diz respeito à inclusão sexual no programa, há uma característica especial que consiste no fato de as mulheres constituírem entre 80% e 85% dos beneficiários que se inscrevem nos Centros de Dia e recebem os serviços. Isso permite reconhecer os processos de envelhecimento da população por sexo e identificar padrões de comportamento das mulheres nessas localidades, que preferem envelhecer em companhia e participar de atividades durante o dia. A maior participação feminina também tem possibilitado o enfrentamento das ações de violência contra a mulher ocorridas na cidade, com a realização de atividades nas quais participam outros atores da cidade, como universidades e organizações locais que trabalham pela capacitação das mulheres.

O programa também visa proporcionar aos idosos uma visão diferenciada de sua cidade e integrá-los por meio de passeios pela região, dando-lhes a oportunidade de conhecer lugares públicos, culturais e históricos, entre outros e levando o programa para fora do prédio onde o Centro de Dia funciona.

Para solucionar o problema da acessibilidade, que é uma das principais limitações para que a população idosa usufrua e retome a cidade, o programa de Centros de Dia oferece transporte diurno para aproximar a comunidade do programa, visto que muitas das ruas da área não foram projetadas para a caminhada de idosos, pois alguns setores possuem ruas pequenas, calçadas estreitas e outras restrições de mobilidade. Segundo Ligia Laverde, 62 anos, beneficiária do programa, o serviço de transporte tem ajudado muitas pessoas a chegarem às atividades, dando a elas a oportunidade de se integrarem, se conhecerem e criarem redes entre vizinhos em prol da criação de uma comunidade em torno do Centro e também em outras áreas e, desse modo, conectar a cidade e seus habitantes.



O programa também adotou uma abordagem intercultural por meio do programa Muya, que significa 'horta', em quechua, que consiste no desenvolvimento de hortas urbanas nos terraços do local onde funcionam os Centros de Dia, bem como nas casas dos beneficiários que dispõem de espaços e condições ideais para esta atividade.

Estas hortas urbanas conseguiram recuperar a memória histórica e as pessoas começaram a ver a área de uma forma diferente. Muitos deles se lembram de seu passado quando, antes de virem morar nas cidades, viviam no campo. Por meio de convênios com profissionais e instituições como o Jardim Botânico, os participantes aprenderam técnicas de cultivo e manutenção de hortas vegetais, medicinais e aromáticas. Muitos dos adultos também desenvolveram produtos como cremes, óleos e sabonetes, que se tornaram exercícios de produtividade e empreendedorismo.

Segundo Julieta Gómez, que trabalha nesses programas há mais de oito anos, um dos principais desafios diz respeito a esses exercícios de produtividade. Tem sido difícil romper com a maneira como os idosos pensam sobre suas próprias vidas e fazer com que reconheçam seus conhecimentos e recursos e com que se sintam úteis novamente, apesar de sua idade. Isso tem sido feito por meio de atividades que fortalecem a participação, ao vincular os beneficiários a outras organizações, de modo a aproveitar ao máximo seus conhecimentos, e trabalhar com aliados estratégicos que apoiam seus empreendimentos.

Um dos grandes pontos fortes do programa é que sua operacionalização e financiamento pelo Departamento de Integração Social estão previstos na Lei 1.276 de 2009, mencionada anteriormente.

Isso significa que, apesar das mudanças na administração da cidade, o programa continua operando sem afetar sua abrangência e desenvolvimento. Mudanças podem ocorrer na dinâmica e no foco das agendas do programa, mas não em seu financiamento.

Conseqüentemente, o programa está amparado por lei e essa continuidade tem permitido manter o trabalho de apoio aos idosos da cidade, fortalecendo seus recursos ao longo do tempo e desenvolvendo mais espaços públicos de serviços de apoio e participação para a melhoria da qualidade de vida dos habitantes da cidade.

O programa de Centros de Dia é um exemplo de como o planejamento desempenha um papel único no fornecimento de soluções para desafios que, até poucos anos atrás, pensava-se estarem desconectados, e no modo como a prestação de serviços públicos capazes de se adaptarem às necessidades de todos os cidadãos pode ajudar a fornecer soluções em níveis local e urbano.

Atualmente, Bogotá tem avançado na construção de uma cidade que oferece aos idosos espaços que lhes garantam uma velhice ativa e digna por meio de atividades que valorizem suas capacidades, proporcionem a eles cuidado e atenção e reduzam os riscos de suas vidas. Os Centros de Dia são um exemplo de como o desenvolvimento de um centro de treinamento pode se tornar um lugar no qual as oportunidades de desenvolvimento urbano, social e econômico se juntam.⁵⁷

Para Ligia Laverde, participante do Centro de Dia Luz da Esperança, o programa ajuda os idosos a encontrar espaços na cidade em que se sintam protegidos e felizes.

“Antes ouvia-se falar que as pessoas recebiam apoios como cestas básicas ou subsídios. Agora temos Centros de Dia em todos os lugares para que nós, idosos, não nos sintamos mais isolados da cidade, mas tenhamos atividades e a possibilidade de integração. Não somos mais os velhos da cidade; agora temos atividades como dança, artesanato e podemos sair juntos, passear pela cidade e compartilhar.”

Cidades Multigeracionais

- 1** Boas cidades criam oportunidades nas quais jovens e idosos podem utilizar os mesmos espaços públicos urbanos.
- 2** Redes de transporte urbano que atendem às necessidades de residentes jovens e idosos aumentam as oportunidades de desenvolvimento local.
- 3** As cidades que apóiam empreendedores locais de todas as idades contribuem para o bem-estar emocional e a independência financeira de seus residentes.

57. Marco Stampini. “Peinar canas da trabajo”. El País, 25 de junho de 2019. Opinión. https://elpais.com/elpais/2019/06/24/planeta_futuro/1561371915_322436.html



REFERÊNCIAS

Organização Pan-Americana da Saúde. s.d. «Envejecimiento y cambios demográficos.» Organización Pan-Americana da Saúde. Último acesso: Junho de 2020. https://www.paho.org/salud-en-las-americas-2017/?post_type=post_es&p=314&lang=es.

Gianluca, Cafagna, Natalia Aranco, Pablo Ibararán, María L. Olivero, Nadin Medellín, & Marco Stampini. s.f. «Envejecer con cuidado: Atención a la dependencia en ALC.» Banco Interamericano de Desarrollo. Último acesso: Junho de 2020 <https://publications.iadb.org/es/envejecer-con-cuidado-atencion-la-dependencia-en-america-latina-y-el-caribe>.

Aranco, Natalia, Marco Stampini, Pablo Ibararán, & Nadin Medellín. s.f. «Panorama de envejecimiento y dependencia de América Latina y el Caribe.» Banco Interamericano de Desarrollo. Último acesso: Junho de 2020 <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Panorama-de-envejecimiento-y-dependencia-en-America-Latina-y-el-Caribe.pdf>.

Secretaría Distrital de Integración Social. 2018. «Política Pública para el Envejecimiento y la Vejez.» Secretaría Distrital de Integración Social. Abril. Último acesso: Junho de 2020 http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/informe_cualitativo_ppsev_2017.pdf.

Flórez, Carmen E., Laura Martínez Rodríguez, & Natalia Aranco. 2019. «Envejecimiento y atención a la dependencia en Colombia.» Banco Interamericano de Desarrollo. Último acesso: Junho de 2020 https://www.gerontologia.org/portal/archivosUpload/uploadManual/Envejecimiento_y_atencion_a_la_dependencia_en_Colombia.pdf.

Stampini, Marco. 2019. «Peinar canas da trabalho.» El País, 24 de Junho, https://elpais.com/elpais/2019/06/24/planeta_futuro/1561371915_322436.html



O PAPEL DO TANDANA E DO PARQUE DE GUÁPULO NA TRANSFORMAÇÃO DE QUITO PARA UMA CIDADE MAIS INCLUSIVA

| Vanessa Guerra

Os espaços públicos são um recurso compartilhado nas cidades nas quais muitos benefícios são promovidos.

Eles atuam como plataforma de lazer, entretenimento e atividades culturais, promovem interação e coesão sociais, contribuem para o desenvolvimento da identidade, da capacitação cívica e do sentimento de pertencimento dos cidadãos e facilitam a produtividade econômica, ambiental e sustentável (Avritzer, 2009; Gehl, 2011; Mitchell, 2003). Por causa disso, o espaço público desempenha um papel vital na determinação da qualidade de vida das pessoas (Mean & Tims, 2005). De acordo com o UN-Habitat (2015), cidades com espaço público adequado e acesso a ele são mais habitáveis e produtivas.

No entanto, a maioria do espaço público nas cidades não leva em consideração as diversas necessidades de todos os usuários (Madanipour 2016). Com base nos dados de 220 cidades em 77 países, apenas 21 por cento da população da cidade tem acesso adequado a espaços públicos (UN-Habitat 2015). Embora essas estatísticas não signifiquem necessariamente que a área dedicada ao espaço público nessas cidades seja deficiente, isso implica que o acesso das pessoas a esse serviço compartilhado e sua capacidade de se envolver com segurança é desigual. As cidades da região da América Latina e do Caribe não são uma exceção.

A falta de reconhecimento das diferentes necessidades dos diversos membros de uma cidade está contribuindo para a exclusão e a segregação dos grupos mais vulneráveis da sociedade, o que está desafiando o papel pré-estabelecido do espaço público (Nielsen, 2019). Neste contexto de segregação, cidadãos, profissionais e acadêmicos estão questionando se o espaço público ainda é uma ferramenta importante para alcançar a coesão social (Carr et al., 1992; Madanipour, 2016) (Carr et al. 1992; Madanipour 2016). Para responder a esta pergunta, a identificação de exemplos bem-sucedidos de espaços públicos inclusivos, com intervenções em ambas as suas dimensões espaciais e sociais, é útil para estabelecer uma compreensão geral de como esta prática de desenho urbano promove a coesão social.

Este capítulo busca descrever o caso de Tandana, um espaço urbano inclusivo localizado no mirante de Guápulo, em Quito, Equador.

“Tandana é um projeto sem fins lucrativos que visa quebrar paradigmas e unir diferentes lutas e movimentos em um: a promoção integral dos direitos da natureza e de todos os animais, incluindo os seres humanos” (Tandana/Fundación Libera Ecuador 2019). O sucesso do projeto é baseado em seus esforços conscientes para promover práticas sustentáveis, na promoção dos direitos animais e ambientais e na inclusão de grupos historicamente segregados, como pessoas com mobilidade e deficiência cognitiva, pessoas em situação de mobilidade humana (refugiados), minorias étnicas e grupos LGBT, entre outros. Isso é muito relevante no caso de Quito, considerando que se trata de uma cidade bastante multicultural, com aproximadamente 14 por cento da população proveniente de minorias raciais, incluindo grupos indígenas (7 por cento) e afro-equatorianos (7 por cento) (World Bank 2018). Além disso, Quito é uma cidade com uma vasta população migrante, visto que uma média de 2.600 migrantes venezuelanos entraram no Equador todos os dias durante 2018 (Ripoll and Navas-Alemán 2018). Embora o Tandana tenha o apoio da prefeitura de Quito, o projeto foi promovido e administrado pela ONG Libera e por membros da comunidade de Guápulo.

Por meio da coleta de dados teóricos e empíricos, este estudo de caso descreve o contexto social no qual Tandana se estabeleceu, descreve como o projeto atua e analisa os múltiplos papéis deste espaço urbano inclusivo auto-promovido na cidade de Quito. Ele também fornece lições úteis para outras cidades.

→ O PAPEL DO ESPAÇO PÚBLICO NA TRANSFORMAÇÃO DAS CIDADES

O espaço público tem um papel crucial na transformação social, econômica e ambiental das cidades. Ele pode ser definido como todos aqueles espaços comuns nos quais ocorrem interação e inclusão sociais (Gehl 2011). Portanto, o espaço público inclui ruas, espaços públicos abertos, equipamentos públicos urbanos e edifícios públicos (Hyunji 2019; UN-Habitat 2015). Esses recursos compartilhados possuem várias dimensões e funções nas cidades. De acordo com o UN-Habitat (2015), eles promovem interação urbana e envolvimento comunitário, identidade, atividade e civilidade, e desenvolvimento social e econômico. Eles também contribuem para alcançar sustentabilidade ambiental, saúde pública, segurança, igualdade e coesão social (Mitchell 2003). Por causa disso, o espaço público representa um elemento vital para criar cidades vibrantes, habitáveis e prósperas (UN-Habitat 2015).

Uma vez que o espaço público é considerado um recurso compartilhado, ele também deve ser inclusivo. Espaços inclusivos são aqueles que, por meio de suas dimensões espaciais e sociais, promovem igualdade de acesso e coesão social entre seus diversos usuários.

A dimensão espacial do espaço público determina o nível de acessibilidade, enquanto o aspecto social determina o nível de envolvimento e de segurança que os diferentes usuários podem experimentar.

Portanto, o espaço urbano inclusivo deve ser distribuído de forma igualitária e facilmente acessível por pessoas com diferentes capacidades e por meios de transporte a pé e de transporte público (Hyunji 2019; UN-Habitat 2015). Ele também deve ter espaços flexíveis e multiuso para adaptar-se às necessidades em constante mudança dos cidadãos, juntamente com infraestrutura acessível para atender às diversas necessidades de toda a população (UN-Habitat 2015, 2019). Além da dimensão espacial, o espaço público inclusivo deve considerar seu aspecto social, promovendo o envolvimento de seus usuários por meio da facilitação de atividades inclusivas e dinâmicas (UN-Habitat 2015).

Embora a importância do espaço urbano inclusivo tenha sido amplamente reconhecida na literatura, muitas cidades ao redor do mundo ainda estão aquém de alcançá-lo, bem como estão trabalhando para melhorar a qualidade e a acessibilidade do espaço público. Este estudo de caso se concentra em um exemplo bem-sucedido de transformação social por meio do espaço público inclusivo em Quito, Equador.

→ POSICIONANDO O EQUADOR NO CONTEXTO LATINO-AMERICANO

As cidades latino-americanas são continuamente desafiadas pelos efeitos do crescimento populacional acelerado. O Equador, um país de 16 milhões de pessoas que se estende pela linha do Equador na costa oeste da América do Sul, não é uma exceção. A migração rural para a área urbana do Equador se intensificou significativamente nos últimos 30 anos (MIDUVI 2016). Como consequência, 60% dos equatorianos vivem em áreas urbanas (MIDUVI 2016) e, de acordo com o UN-Habitat (Nyakairu, Kuria, and Mbogori 2013), o Equador atingiu uma taxa de crescimento populacional que pode ser descrita como uma “explosão urbana”.

Consequentemente, dois dos principais desafios que as cidades do Equador estão enfrentando são as práticas cada vez mais insustentáveis e o fornecimento insuficiente de infraestrutura, inclusive de espaço público (MIDUVI 2016).

Embora as implicações de tais desafios afetem todos os cidadãos, as repercussões são maiores para os grupos mais vulneráveis da sociedade.

Por um lado, os esforços das cidades para acompanhar as crescentes demandas de infraestrutura levaram a práticas extremamente insustentáveis (MIDUVI 2015). Alguns dos principais problemas estão relacionados a padrões exacerbados de produção e consumo, geração de resíduos, desmatamento e poluição (MIDUVI 2016). Como resultado, a produtividade e a qualidade de

vida nas cidades equatorianas estão ficando comprometidas (MIDUVI 2016). Por exemplo, o desmatamento e a poluição estão cada vez mais prejudicando a qualidade do ar de Quito e, portanto, a saúde e a produtividade de seus cidadãos.

Por outro lado, áreas verdes e espaços públicos são escassos e de baixa qualidade na maioria das cidades do país (MIDUVI 2015). De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS), as cidades devem fornecer 9 m² de área verde per capita a 15 minutos de caminhada de suas residências (Citado em Coronado, 2019). O índice verde urbano do Equador é de 4,7 m² por habitante e apenas 5 por cento dos municípios do país (10 de 221) atendem aos padrões recomendados pela OMS (MIDUVI 2016). No entanto, embora Quito atenda às recomendações da OMS, a maior parte de seu espaço disponível não é acessível nem inclui a diversidade de necessidades de todos os tipos de pessoas (MIDUVI 2016).

Os espaços públicos de Quito carecem de instalações e atividades com todos os recursos que promovem o envolvimento e a inclusão de seus diversos usuários. Essas práticas geram os padrões físicos e os comportamentos sociais que reforçam a exclusão dos grupos mais vulneráveis da cidade. Como consequência, 16% da população equatoriana se sente diretamente discriminada por algum motivo, bem como percebe-se que 37 por cento da população sofre discriminação (SENPLADES 2013). Alguns dos grupos mais comumente excluídos incluem mulheres, que representam 50% da população do Equador; minorias raciais, que representam 14% da população; minorias sexuais, como grupos LGBT; pessoas com deficiências cognitivas e físicas; refugiados e crianças, que representam 20% da população; e idosos, que representam 7% da população (SENPLADES 2013; Villacís & Carrillo, 2012; Banco Mundial, 2018).

Essa realidade é ilustrada pelas tendências de violência e de discriminação na cidade. Por exemplo, 24 por cento das mulheres que relataram violência psicológica no Equador sofreram-na em espaços públicos e sociais (Camacho 2014), e 50 por cento da população LGBT em 10 cidades do Equador relataram ter sofrido algum tipo de violência intersexual em espaços públicos (Botello-Peñaloza & Guerrero-Rincón, 2018). Outra ilustração são as tendências de discriminação e xenofobia do Equador, em relação aos refugiados. Embora a imigração não esteja relacionada à insegurança, cerca de 60 por cento da população acredita que os imigrantes geram insegurança e tiram trabalho dos equatorianos, enquanto 48 por cento da população sente que os imigrantes enfraquecem a identidade do país (Ripoll and Navas-Alemán 2018). Além disso, existe um estigma que associa as pessoas à deficiência mental e ao crime. E, embora as pessoas com deficiências cognitivas e transtornos mentais tenham 68 por cento menos probabilidade de envolver-se em um ato criminoso do que as pessoas sem deficiências, este grupo é comumente excluído e isolado das oportunidades de envolvimento da comunidade em Quito (Dubois, 2019).

→ **ESFORÇOS DO EQUADOR PARA UM ESPAÇO PÚBLICO INCLUSIVO E SUSTENTÁVEL**

Para abordar essas questões que historicamente têm reforçado relações de poder desiguais, o governo do Equador se comprometeu com uma mudança (MIDUVI 2016). O ponto de partida deste trabalho foi a Constituição de 2008, na qual vários direitos foram reivindicados, incluindo **os direitos à natureza, à cidade** e seus espaços públicos, e à função social e ambiental da propriedade (MIDUVI 2016). Por meio dessa declaração, o Equador foi o primeiro país a reconhecer os direitos à natureza em sua Constituição.

A reforma constitucional do Equador foi acompanhada por outras estruturas regulatórias em apoio à proteção dos direitos humanos e da natureza. Todas as estruturas regulatórias enfatizam três princípios: Buen Vivir (“Bem Viver”), Direito à Cidade e Direitos à Natureza (MIDUVI 2016). O Bem Viver promove igualdade, coesão social, inclusão social e igualdade sócio-espacial para todos os indivíduos e grupos, especialmente para os mais vulneráveis (SENPLADES 2013). O Direito à Cidade tem como foco o bem-estar coletivo dos habitantes da cidade em condições de igualdade e justiça, participação democrática e redistribuição justa dos encargos e benefícios gerados pelo desenvolvimento urbano (MIDUVI 2016). Os direitos à Natureza promovem a sustentabilidade ambiental nos processos de desenvolvimento urbano (Asamblea Constituyente Ecuador, 2008; MIDUVI, 2016).

Embora o progresso no nível regulatório e institucional seja apenas um passo em direção à mudança, a transformação está começando a acontecer.

Vários municípios do país mudaram sua direção rumo à busca desses princípios. Cuenca, Ibarra e Quito, por exemplo, iniciaram esforços para reabilitar e redesenhar espaços públicos para todos (SENPLADES 2013). Alguns exemplos incluem: o Circo Social de Cuenca, um parque inclusivo com parques infantis inclusos (Acción Social Municipal del Cantón Cuenca); os esforços de Ibarra para tornar as instalações esportivas públicas acessíveis a idosos e crianças; e os esforços de Quito para incluir parques infantis com todas as habilidades (para crianças com e sem deficiência) no parque La Carolina, no bairro de Las Cuadras, no parque Bicentenario e no parque Salomé Reyes (PMSJ 2019; Últimas Noticias 2019).

O esforço do Equador para promover a inclusão vem dos municípios, assim como da sociedade civil.

O projeto Tandana, um espaço urbano inclusivo na cidade de Quito, é um exemplo. O entendimento da concepção, da gestão e da utilização atuais do projeto é a primeira etapa para a promoção, a disseminação e, até mesmo, a replicação desta iniciativa de inclusão urbana de sucesso.

→ QUESTÕES DE PESQUISA

As seguintes questões de pesquisa explicam como Tandana funciona como um espaço urbano inclusivo na cidade:

- 1 O que é o projeto Tandana e como ele foi implantado?
- 2 Como funciona o projeto?
- 3 Qual é o seu papel na transformação social de Quito rumo a uma cidade mais inclusiva?
- 4 Quais são as lições aprendidas que podem ser úteis para outras cidades da América Latina e do Caribe?

→ OFICINA DE CULINÁRIA INFANTIL DO TANDANA



→ METODOLOGIA

Seleção de Caso: O projeto Tandana é um espaço urbano inclusivo auto-promovido único localizado no distrito de Guápulo, na cidade de Quito. O projeto é um espaço urbano público apoiado pela cidade de Quito, mas promovido e administrado pelos esforços combinados da ONG Libera e de membros da comunidade. O projeto está situado no mirante de Guápulo, uma área com condições geográficas e sociais desafiadoras. Geograficamente, o projeto faz fronteira com as colinas íngremes de Quito e de seu vale oriental. Socialmente, ele está localizado no cruzamento do bairro histórico e tradicional de Guápulo com o novo bairro “nobre” Gonzales Suarez. É neste contexto de convergência que surge o projeto Tandana.

Coleta de Dados: A coleta de dados envolveu observações de campo e entrevistas semi-estruturadas durante o mês de agosto de 2019. As notas de campo foram feitas durante as visitas ao local e as observações do Tandana Fest - Festival de Biomurales. As observações e experiências foram documentadas em um diário. As entrevistas foram realizadas com os principais atores e partes interessadas do Tandana. Os sujeitos foram propositalmente selecionados com base em seu conhecimento e sua interação com o projeto. Tentou-se a heterogeneidade nos sujeitos do estudo foi tentada, incluindo participantes de diferentes grupos da sociedade que estiveram envolvidos em diferentes fases do projeto. Metade dos sujeitos selecionados tinha seis meses ou menos de experiência com o projeto, enquanto a outra metade estava envolvida no projeto desde seus estágios iniciais. Um total de 22 entrevistas foram realizadas com membros da equipe, voluntários e usuários do Tandana. Os membros da equipe e os voluntários foram previamente contatados e as entrevistas foram agendadas por telefone. Os usuários foram abordados no local do projeto. Para todos os grupos, as entrevistas foram realizadas pessoalmente ou por telefone. Para proteger a confidencialidade dos usuários, que inclui grupos tradicionalmente discriminados na cidade, são utilizados pseudônimos nas seções a seguir para referir-se a todos eles.

Análise de Dados: As notas de campo e as entrevistas foram transcritas, extraídas, codificadas e categorizadas com o software Dedoose, de acordo com o protocolo de codificação de Miles, Huberman e Saldaña (2014). Uma vez que os dados foram codificados, uma estratégia analítica de correspondência de padrões foi aplicada para identificar os temas centrais nas respostas dos entrevistados. Essa lógica consistiu em combinar eventos empiricamente observados com características urbanas sustentáveis e inclusivas teoricamente previstas nas dimensões espacial e social (Yin 2014). Esta técnica analítica foi útil para focar a atenção em determinados dados e guiar a apresentação de evidências em uma rica explicação do caso analisado (Creswell, 2013; Yin, 2014). Por fim, as notas de campo foram utilizadas para ampliar, desenvolver ou corroborar pontos específicos que as entrevistas pessoais sugeriram.

→ RESULTADOS E DISCUSSÃO

→ 1. TANDANA E PARQUE DO MIRANTE E GUÁPULO

“Tandana é uma palavra do quechua, uma língua ancestral do Equador. Significa “unir”, “aproximar”, “proteger os desprotegidos”. Porém, a palavra não é exclusivamente para seres humanos, mas também para outras espécies, como os animais, e o meio ambiente. Ela não discrimina de forma alguma, e essa é a visão central deste projeto.”

Pedro Berméo Guarderas, fundador e coordenador

O Tandana e o Parque do Mirante e Guápulo surgiram para compensar a falta de espaços públicos inclusivos em Quito. Os membros da comunidade, apoiados pela ONG Libera, criaram um projeto para envolver o município e começar a trabalhar em torno de três objetivos principais. Os objetivos incluíam: reabilitar o Parque do Mirante e Guápulo anteriormente abandonado, criar um espaço público inclusivo no qual ninguém fosse discriminado e criar um espaço de confluência para cidadãos e ativistas. Embora o projeto tenha o apoio do município de Quito, ele foi promovido e administrado pela ONG Libera e por membros da comunidade.

A missão do projeto é promover a proteção de todas as vidas sem discriminação, incluindo animais e seres humanos, e os direitos ambientais. Para isso, o projeto contempla quatro áreas principais: um restaurante vegano sem fins lucrativos, denominado Tandana, um centro cultural, hortas urbanas e o Parque do Mirante e Guápulo. O restaurante Tandana é a espinha dorsal financeira do projeto, cujos lucros financiam a reabilitação do parque, o desenvolvimento e a manutenção de todos os seus elementos. O projeto foi concebido como um espaço urbano inclusivo nas dimensões espacial e social. Em termos espaciais, ele tem trabalhado de forma progressiva para fornecer acesso universal a todos os usuários. Atualmente, o restaurante e o centro cultural são acessíveis a pessoas de todas as capacidades, enquanto as hortas e o parque encontram-se com obras em andamento nesta área. Em termos sociais, o projeto facilita atividades que promovam a participação e o envolvimento de todos os seus usuários, sendo considerado um espaço seguro.

→ 2. OPERAÇÃO

Estrutura de governança: O projeto Tandana é resultado de uma aliança entre membros da comunidade de Guápulo, a ONG Libera e o município de Quito. Antes do projeto, o parque era um espaço abandonado, no qual o consumo de álcool e as atividades de delinquência eram comuns. Os membros da comunidade e a ONG Libera, uma organização sem fins lucrativos fundada em 2011, compartilhavam a visão de reabilitar o parque e transformá-lo em um espaço urbano inclusivo. Para isso, foi elaborada uma proposta abrangente de restauração do parque, apresentada para a cidade e, posteriormente, aprovada pela prefeitura. O Tandana e o Parque do Mirante e Guápulo obtiveram a legalidade em 2015.

As principais partes interessadas do projeto incluem um coordenador, oito membros da equipe e 15 a 16 voluntários frequentes. Pedro Berméo Guarderas, o fundador e gerente do projeto, lidera e supervisiona as diferentes operações do projeto e suas quatro divisões (o restaurante, o centro cultural, as hortas e o parque inclusivo). Cada área possui membros da equipe e voluntários que apoiam as tarefas e responsabilidades da área. Os voluntários são membros de Guápulo e outras comunidades da cidade, e o número de voluntários varia de acordo com a disponibilidade das pessoas. Embora haja hierarquia e divisão de tarefas claras, o projeto possui uma estrutura de governança horizontal, bem como há comunicação constante entre todas as partes interessadas.

Por fim, para contratar novos membros da equipe, o grupo utiliza uma abordagem inovadora chamada “liberar um ativista”, ou “liberação de ativismo”. Essa abordagem consiste em priorizar as novas contratações de voluntários que tenham se destacado devido a seu trabalho e paixão por temas ativistas como inclusão, proteção dos animais e direito ambiental, entre outros. Essa abordagem inovadora permite que os voluntários recém-contratados continuem se dedicando e promovendo sua causa, mas agora com um salário.

“Conscientização, arte, reflexão, gastronomia e lazer, tudo em um lugar emblemático e turístico de Quito: o parque do mirante de Guápulo.”

Tandana

O projeto cumpre sua missão ao operar simultaneamente seus quatro diferentes componentes urbanos, que incluem o restaurante sem fins lucrativos, o centro cultural, as hortas urbanas e o parque. Os quatro elementos estão em constante evolução e pretendem funcionar como um espaço urbano inclusivo, tanto na dimensão espacial como na social.

→ TANDANA, UM RESTAURANTE SEM FINS LUCRATIVOS

O restaurante Tandana é o componente que possibilita todos os demais componentes do projeto. Todos os lucros do restaurante são reinvestidos em atividades que apóiam o propósito do projeto, fornecendo, portanto, financiamento para a maioria de suas intervenções. Quanto às características do desenho espacial do restaurante, ele foi projetado e construído com instalações para todos os níveis.

“Minha família e eu visitamos o restaurante porque nos disseram que ele tinha acesso universal e nós adoramos. Não é todo dia que consigo acessar um restaurante com essa vista em uma cadeira de rodas.”

Fernanda, usuária

Em termos sociais, o Tandana propõe uma oferta gastronômica vegana que não inclui produtos de origem animal. O restaurante, que possui uma cozinha aberta, posicionou-se como um conceito culinário competitivo, oferecendo um menu inovador juntamente com muitas oficinas de culinária, palestras e outras oportunidades de aprendizagem para membros da comunidade. Tandana é um sucesso crescente na disseminação da comida vegana na cidade. Além disso, no esforço de romper com os sistemas agrícolas e alimentares industriais, o Tandana promove práticas ecológicas e socialmente responsáveis, como uso de energia limpa, produção local, agricultura orgânica e comércio solidário, entre outros.

“Disseram-me que havia uma oficina de culinária venezuelana no Tandana... honestamente, fiquei surpreso. Devido à situação atual da Venezuela, fui forçado a emigrar do meu país. Minha situação familiar não é fácil; tem sido uma luta..., mas sou grato pelo apoio que recebemos. O isolamento é difícil; porém, enfrentamos isso todos os dias e, embora seja a menor de nossas preocupações, é sempre uma boa surpresa quando as pessoas estão dispostas não apenas a nos receber, mas também a celebrar nossa cultura.”

Luis, usuário

“Tentamos quebrar o paradigma de que a gastronomia vegana é basicamente uma salada. Procuramos ser inclusivos e inovar o máximo possível, e nossos clientes adoram nossa comida. Oferecemos oficinas temáticas de culinária síria, entre outras.”.

Renato Paredes, chef do Tandana

→ CENTRO CULTURAL

Da mesma forma, o centro cultural é o espaço de exibição de documentários e de palestras, fóruns e debates. Em termos espaciais, ele foi projetado e construído com instalações para todos os níveis. Em termos sociais, todas as atividades organizadas enfocam temas de inclusão social e direitos dos animais e do meio ambiente. Alguns dos temas mais populares incluem natureza, animais, uso responsável do plástico, oceanos, ecologia, ativismo e fotografia, entre outros.

Embora muitas das atividades realizadas no centro cultural sejam organizadas pelo Tandana e pela ONG Libera, o centro cultural é aberto ao público e tornou-se, atualmente, uma plataforma que serve como um “microfone aberto” para todos os membros da comunidade.

“Descobri o Tandana porque uma amiga me convidou para uma oficina sobre os direitos das mulheres. Como mulher, fico desconfortável quando percebo que estou sendo observada desnecessariamente ou quando recebo comentários desnecessários sobre minha aparência no dia a dia... Por fim, poder conhecer outras mulheres vítimas de assédio sexual fez com que eu me sentisse compreendida. Eu me senti confortável, foi muito revigorante... Eu até aprendi sobre canais de apoio que não conhecia antes.”

Laura, usuária

“O centro cultural tornou-se um ponto de convergência de visões, opiniões e preocupações dos cidadãos. Uma de nossas últimas oficinas enfocou a importância de cuidar de nossos oceanos. Projetamos um documentário e seguimos com uma discussão para refletir sobre as lições aprendidas e os passos futuros. Tivemos um grande público.”

Sofía Torres, membro da equipe

→ HORTAS URBANAS

Outro componente do projeto são cinco hortas urbanas localizadas no Parque do Mirante de Guápulo. Em termos espaciais, as instalações das hortas urbanas ainda não são totalmente acessíveis para usuários com todas as capacidades, mas este é um trabalho em andamento. Em termos sociais, esse componente cria a possibilidade de utilizar o espaço público da cidade para mais do que apenas áreas verdes abertas para lazer. Essas hortas servem como uma plataforma na qual diferentes grupos da sociedade, inclusive cidadãos e imigrantes de diferentes idades, origens culturais, deficiências e identidades e orientações sexuais, podem trabalhar juntos em um ambiente de respeito mútuo. O projeto realiza diversas oficinas e programas de treinamento para que os membros da comunidade possam se envolver. Por meio de atividades dirigidas, as hortas urbanas promovem a interação e, portanto, a inclusão, para além dos modelos convencionais.

→ ENVOLVIMENTO DA COMUNIDADE NAS HORTAS URBANAS DE TANDANA



IMG: Tandana



IMG: Tandana

“Eu tenho visão limitada, por isso tenho oportunidades de entretenimento limitadas na cidade... Gosto particularmente de atividades práticas... Então, participei de uma oficina sobre permacultura... Eu queria aprender a construir minha própria horta em casa. Gostei muito do trabalho. Não pude voltar com a frequência que queria devido a problemas pessoais, mas adoraria participar novamente de atividades semelhantes.”

Sergio, usuário

Além disso, as hortas urbanas visam resolver a desconexão na sociedade de hoje entre as pessoas que não se dedicam à produção de alimentos e a desvalorização comumente normalizada dos agricultores. Para esse fim, as hortas urbanas, de uso público e abertas a todos os cidadãos, promovem um espaço que eles vivenciem e se aventurem nas práticas agrícolas, através da sementeira e da colheita de diferentes culturas. Além disso, o ConQuito, órgão de governança municipal, apoia esta iniciativa por meio do treinamento e da assessoria para as atividades do projeto. Embora as hortas urbanas não procurem atender completamente às necessidades do restaurante, eles contribuem como uma plataforma para refletir sobre as práticas eco-agrícolas e o valor da autonomia alimentar.

“As hortas... eu gosto delas. Os rapazes de lá são respeitosos e atenciosos, têm interesse em aprender agricultura. Eu ensino a eles nossas práticas, nós rimos, simples assim. É legal.”

María (indígena), usuária

“A interação com as hortas urbanas ajudou-me a encontrar o equilíbrio entre minha vida e o meio ambiente. Poder colocar as mãos no solo, aprender mais sobre as plantas, suas diferentes propriedades, os diferentes tipos de sementes... tudo tem contribuído muito para mim. Embora minha carreira e meu trabalho tenham sido relacionados à informática e à tecnologia, sempre gostei de encontrar o equilíbrio mantendo o contato com a natureza. E o parque do mirante de Guápulo me deu o espaço para fazer isso.”

Daniel, usuário

➔ **CENTRO CULTURAL DO TANDANA (À ESQUERDA) E HORTAS URBANAS (À DIREITA)**



→ PARQUE DO MIRANTE DE GUÁPULO

Socialmente, uma das principais intervenções do parque inclui a reabilitação do parque anteriormente abandonado, por meio da exploração da arte urbana e da apropriação comunal do espaço público. O projeto começou transformando paredes negligenciadas e grafitadas em murais artísticos com temas culturais e ambientais. Todos os murais foram pintados por artistas locais e internacionais que promovem a proteção dos animais e a preservação do meio ambiente, por meio de diferentes expressões artísticas. Segundo membros da comunidade, os murais artísticos tornaram o parque uma plataforma de interação e, portanto, de mediação entre artistas, ativistas e moradores.

“Embora eu me considere um ativista, como representante de uma minoria racial, luto para encontrar espaços em que eu não sinta a necessidade de explicar a discriminação que minha família e eu vivenciamos. Ver os murais do parque enquanto passo pelo bairro tem o efeito oposto em mim. Isso me lembra que esta também é a minha cidade. Sinto-me representado, sinto que pertencço a este lugar.”

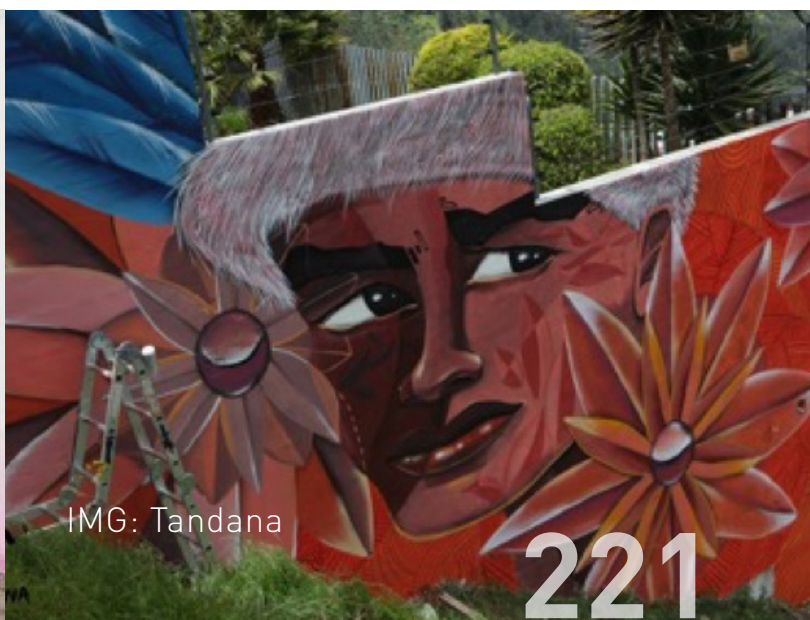
Víctor, usuário

Em termos espaciais, o parque inclui um parque infantil construído com materiais reciclados, e existem projeções para a construção de um parque infantil para todas as capacidades (que depende do apoio financeiro do município). Ele também inclui um parque para cães para promover os direitos dos animais de estimação de se exercitar e se socializar. Além disso, tanto membros da comunidade, como a ONG Libera promoveram o envolvimento do município para a instalação de uma estação de compartilhamento de bicicletas no parque, juntamente com um quiosque para uma biblioteca pública municipal.

→ ARTISTA MONA CARÓN NO FESTIVAL DE TANDANA DE 2019 (À ESQUERDA), ARTE URBANA NO PARQUE DO MIRANTE DE GUÁPULO (À DIREITA)



IMG: Tandana



IMG: Tandana

→ INTERAÇÃO NO PARQUE DO MIRANTE DE GUÁPULO (À ESQUERDA), E PARQUE DO MIRANTE DE GUÁPULO (À DIREITA)



Esses quatro projetos em andamento demonstraram como essas intervenções revitalizaram o espaço ao torná-lo uma alternativa inclusiva para diferentes formas de interação social, lazer, recreação, expressão artística, sentimento de pertencimento e capacitação, entre outros. Conseqüentemente, de acordo com a Agência Pública de Notícias (2017), a criminalidade e o alcoolismo no parque diminuíram de forma gradativa e significativa.

“Em relação ao parque, gosto que a comunidade ocupe totalmente o espaço, o parque dos cães, os murais, os parques infantis... Parece que finalmente aquele parque pertence a alguém. Ele costumava estar vazio; as pessoas iam lá para beber à noite... É interessante ver como a interação da comunidade conseguiu fazer tudo isso. Também gosto de suas bibliotecas públicas com livros doados. O projeto contribui com a cidade em várias áreas, ou seja, cultura, inclusão, natureza, gastronomia...”

Sandra, usuária

“Percebi que paramos de frequentar eventos culturais desde que minha mãe foi colocada em uma cadeira de rodas ... Ela sente muita falta, mas o acesso aos locais é difícil... Fiquei muito feliz quando minha irmã me disse que poderíamos ir ao Tandana... Nós adoramos, e não é muito longe de nossa casa.”

Isabel, usuária

→ O PAPEL DO GOVERNO LOCAL

O Tandana e o Parque do Mirante de Guápulo surgiram como um projeto auto-promovido e auto-gerenciado. Membros da comunidade de Guápulo, juntamente com a ONG Libera, desenvolveram um projeto e o encaminharam ao município de Quito. Após a análise de várias alternativas, e devido ao grande apoio comunitário que o projeto teve, o município de Quito decidiu ceder o espaço para o projeto do Tandana. Embora o município tenha aprovado o projeto e sua execução em 2015, ele não financia suas atividades. O acordo assinado consiste de dois acordos:

O primeiro acordo incluiu um contrato de locação no qual o Tandana pagaria um aluguel mensal pelo direito de utilizar um pequeno prédio ao lado do parque como restaurante.

Antes do projeto, este pequeno prédio estava abandonado por quatro anos. O espaço do restaurante tinha vazamentos, buracos e lixo. O contrato de locação estabelecia que o Tandana seria o único responsável pela reabilitação da área. É importante destacar que o espaço destinado ao edifício era tradicionalmente designado como comodato, termo legal utilizado para o empréstimo de espaços públicos a uma entidade privada. No entanto, neste caso, a cidade utilizou um contrato de locação. Atualmente, o antigo prédio abandonado se transformou no Tandana. Além de o restaurante estar em pleno funcionamento, é também um ícone para a região de Guápulo.

O segundo acordo consistiu em um acordo de cooperação, no qual o Tandana se comprometeu a reabilitar e manter as áreas do parque, enquanto o município decidiu conceder licenças para permitir as intervenções e atividades que o projeto havia planejado. O parque, semelhante ao prédio onde foi instalado o restaurante, era um local de consumo de álcool e atividades delinquentes. Atualmente, o parque está reabilitado e os membros da comunidade fazem uso frequente do espaço. De acordo com a Agencia Pública de Noticias (2017), após quatro anos de atividades culturais, sociais e recreativas do Tandana, a delinquência foi gradualmente mitigada e o parque recebe atualmente cerca de 400 a 500 usuários diariamente.

→ SOSTENIBILIDADE FINANCEIRA

O projeto começou com um capital inicial que ajudou a cobrir as despesas iniciais do projeto. Este capital inicial incluiu fundos de um empréstimo bancário e de uma campanha de financiamento coletivo. A campanha de financiamento coletivo foi realizada no início de 2016, em Quito. Foram solicitadas doações de membros da comunidade com o compromisso de utilizar os recursos arrecadados para o desenvolvimento do projeto. O empréstimo bancário e a campanha de financiamento coletivo conseguiram reunir capital inicial suficiente para dar início ao projeto.

Atualmente, o projeto pode custear suas próprias despesas e é financeiramente sustentável.

Toda a receita do restaurante é reinvestida em ações de apoio aos propósitos do projeto, como a reabilitação do parque, o desenvolvimento das atividades do centro comunitário e o plantio de hortas urbanas, entre outros. Para apoio adicional, a fundação possui duas outras fontes de receita. Ela está continuamente se candidatando a programas de capital inicial e subsídios junto a organizações internacionais, como a LUSH. Também recebe doações de instituições internacionais que compartilham valores e objetivos semelhantes aos do projeto do Parque do Mirante do Guápulo.

→ COMÉRCIO SOLIDÁRIO E BAZARES INCLUSIVOS DO TANDANA



→ PARCEIROS ESTRATÉGICOS

Uma importante linha de ação do projeto consiste em buscar colaborações, ou servir de plataforma colaborativa, para trabalho junto a entidades que tenham objetivos relacionados ou compartilhados. O projeto colabora e conta com o apoio de diferentes grupos da sociedade. Os principais atores incluem membros da comunidade, produtores e agricultores locais, recicladores locais, entidades governamentais locais e nacionais, como ConQuito (um órgão municipal que promove hortas urbanas) e o Ministério do Meio Ambiente do Equador. Outros colaboradores incluem instituições acadêmicas, como a Escola de Antropologia Visual da Universidade Livre de Berlim, na Alemanha (que forneceu apoio acadêmico e financeiro ao último Tandana Fest). Organizações sem fins lucrativos e da sociedade civil, como a Huertomanías e a HIAS (organizações sem fins lucrativos que atuam na inclusão de pessoas com deficiência/transtorno mental e refugiados, respectivamente) também são importantes colaboradores.

“Fiquei muito feliz em participar do festival do Tandana. Eles tinham bazares com produtos feitos por pessoas com esquizofrenia, doces feitos por refugiados do Oriente Médio e artesanato feito por migrantes da Venezuela. Foi fantástico.”

Renata, usuária

Alguns outros colaboradores incluem o ReciVeci, um projeto que se concentra em aumentar e melhorar o trabalho dos recicladores comunitários no Equador; o Foodsharing, um projeto que visa reduzir o desperdício de alimentos em Quito; o Movimento Animal Nacional, um grupo que inclui vários grupos de animais, que colaboraram no desenvolvimento da Lei do Bem-Estar Animal (LOBA, por sua sigla em espanhol); a La Incre, uma agência de publicidade que possui uma abordagem de responsabilidade social, com foco publicitário nas linhas de proteção ambiental e animal, e dos direitos dos mais vulneráveis; a Surkuna, que se especializou na defesa dos direitos humanos, especialmente das mulheres, e luta por uma sociedade livre de discriminação e violência; e muitas outras entidades e instituições.

É importante destacar que a filosofia, a missão e a visão do projeto do Tandana e do Parque do Mirante de Guápulo nem sempre se alinham totalmente com as de suas organizações aliadas. Entretanto, as alianças se concentram na colaboração potencial para questões nas quais objetivos se cruzam.

→ 3. O PAPEL DO TANDANA E DO PARQUE DO MIRANTE DE GUÁPULO RUMO A UMA CIDADE MAIS INCLUSIVA

→ INCLUSÃO SOCIAL DE GRUPOS HISTORICAMENTE SEGREGADOS

As intervenções do Tandana e do Parque do Mirante de Guápulo contribuíram significativamente para uma cidade mais sustentável e inclusiva. A seção a seguir inclui algumas das áreas que o projeto promoveu com suas diferentes intervenções.

→ INCLUSÃO DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA MOTORA

Para lidar com a exclusão da infraestrutura, o desenho do projeto inclui princípios do desenho universal. Isso consiste em garantir o acesso a usuários de todas as idades e capacidades, sem a necessidade de adaptação ou projeto especializado. Atualmente, o restaurante e o centro comunitário são instalações para todas as capacidades. Os membros da comunidade e a ONG Libera envidam esforços contínuos para fazer parceria com o município de Quito e estender esse conceito às hortas urbanas e ao parque (inclusive seu parque infantil).

→ INCLUSÃO DE REFUGIADOS E PESSOAS COM DEFICIÊNCIA COGNITIVA

O projeto promove ativamente atividades para incentivar o envolvimento de refugiados e pessoas com deficiência cognitiva. Um exemplo é a promoção de bazares de comércio solidário no parque, que incluem vendedores refugiados e pessoas com deficiências cognitivas. As pessoas convidadas a participar das feiras são os chefes de família que têm dificuldade em ingressar no mercado de trabalho e, portanto, alcançar desenvolvimento econômico, devido à contratação discriminatória da sociedade. Os participantes são contatados através de Huertomanías, da HIAS e de outras organizações sem fins lucrativos com objetivos semelhantes. Nessas feiras, os participantes têm a oportunidade de anunciar e vender seus produtos e, até mesmo, criar alianças com a cozinha do Tandana. Outra iniciativa para promover a inclusão consiste na promoção de receitas sírias e venezuelanas por parte do Tandana, nacionalidades da maioria dos refugiados no país. Além disso, os membros da equipe da ONG Libera sempre incluem empregados em situação de mobilidade humana.

“Ter um transtorno mental é difícil não apenas pelo aspecto médico, mas também pelo isolamento que se é obrigado a enfrentar na cidade. Temos pouquíssimas oportunidades de acesso a empregos e de envolvimento com outras pessoas além de nossas famílias. O Tandana nos recebeu com entusiasmo e nos cedeu um espaço para vender nossos produtos com segurança. Adoro a experiência e isso é vantajoso para mim. O dinheiro que ganho permite-me ter acesso a coisas que antes eu não conseguia.”

Jorge, usuário

“Conhecer gente disposta a trabalhar com pessoas com problemas mentais graves, como esquizofrenia, é sempre uma surpresa agradável. Nosso trabalho está focado na inclusão de todos os membros da sociedade, mas principalmente no reconhecimento de estereótipos pré-estabelecidos que promovem a discriminação entre a sociedade. Desde nossa primeira interação com o Tandana, ficou evidente que eles estavam interessados em abraçar as diferenças e incluir todas as pessoas. Nossa interação com o Tandana sempre foi fácil, amigável e orgânica. “

Aimeé Dubois, Diretora Executiva, ONG Huertomanías

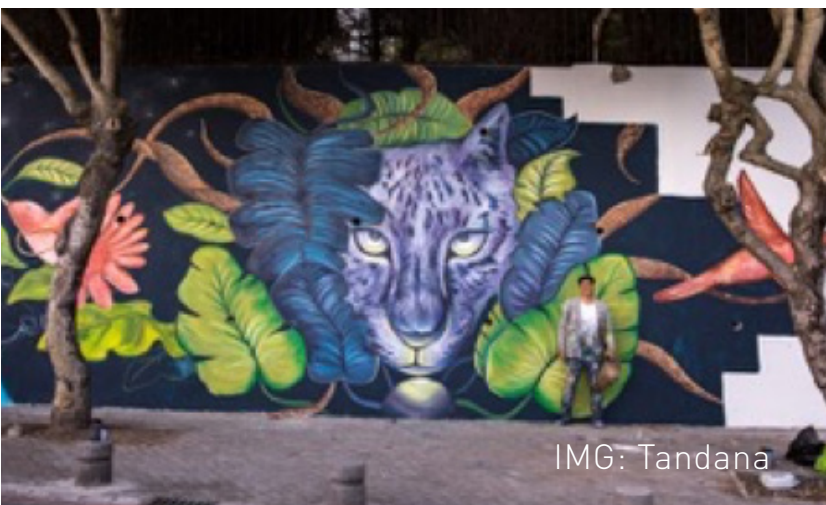
→ INCLUSÃO DE MINORIAS ÉTNICAS, MINORIAS SEXUAIS E IDENTIDADES SEXUAIS E DE MINORIAS SEXUAIS

O projeto utiliza a arte e a cultura como forma de divulgar diferentes tipos de direitos e diversas formas de inclusão. Para promover a integração das minorias étnicas do Equador, alguns dos murais artísticos do Parque do Mirante de Guápulo celebram a existência de etnias indígenas e Shuaras no país, como um símbolo de afirmação social. Essas iniciativas têm incentivado as minorias selecionadas a fazer uso do espaço. Além disso, o centro cultural promove regularmente palestras, fóruns e eventos em que diferentes grupos da sociedade convergem para discutir temas como igualdade sexual e cidades amigas da mulher, entre outros. Por fim, a infraestrutura do Tandana inclui banheiros não binários para evitar a discriminação contra as identidades sexuais e de minorias sexuais.

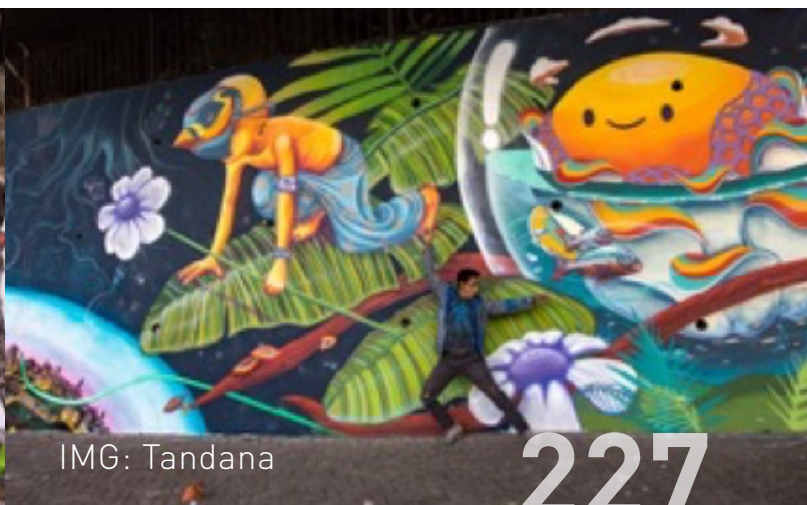
“Pessoalmente... A primeira vez que visitei este local foi por curiosidade, mas assim que entrei, senti-me incluído..., incentivado a participar. É um lugar onde posso ser eu mesmo sem ser julgado, o que não é muito comum na minha realidade. Por isso é aliviante.”

Juan (integrante de grupo LGBT), usuário

→ ARTISTAS MUTANTE (À ESQUERDA) E KST (À DIREITA) NO FESTIVAL DO TANDANA DE 2019



IMG: Tandana



IMG: Tandana

→ PROTEÇÃO ANIMAL E AMBIENTAL

Embora todas as atividades do projeto estejam alinhadas para promover a proteção animal e ambiental, existem algumas iniciativas específicas que continuamente reforçam a constante missão do projeto. Uma dessas iniciativas é o Tandana Fest.

O Tandana Fest tem como objetivo proporcionar um espaço de diálogo ambiental e reduzir o distanciamento entre a sociedade, as causas ambientais, a produção de conhecimento e a ação. O festival tem como objetivo reabilitar os espaços públicos através da promoção da arte e da interação social entre artistas, sociedade civil, cientistas e outros. As duas edições deste festival foram realizadas no Parque Panorâmico Guápulo, em Quito, bem como em comunidades na Amazônia equatoriana (em um vilarejo localizado em Puyo e em uma comunidade quechua de Pompeya (Parque Nacional Yasuni)).

O festival consiste de oficinas, conversas, intervenções artísticas e bazares de comércio solidário. As oficinas e debates promovem o diálogo e o intercâmbio cultural entre os diferentes participantes. Já as intervenções artísticas consistem na criação de murais que refletem a memória coletiva no espaço público. Os muralistas e pintores incluem artistas locais e internacionais, como Kst, Mutante, Sowith, Fai, Mona Caron e Louis Masai, um artista comprometido em representar a perda da biodiversidade mundial. Alguns dos temas geralmente enfatizados durante os festivais incluem conservação animal, direitos ambientais e questões de extrativismo e deslocamento no Equador.

“Em um momento de grande pressão ambiental, descaso político e urgência da ação humana, o Tandana Fest é uma proposta inovadora para promover o diálogo com os cidadãos, a liberdade de expressão e, o mais importante, o sentimento de pertencimento. As práticas atuais do espaço público possuem estruturas elitistas. Um dos objetivos desses festivais é aumentar a conscientização e aliviar o elitismo cultural e a repressão atuais.”

Diana Troya, voluntária

→ INSTALAÇÕES CONSTRUÍDAS COM MATERIAIS RECICLÁVEIS



IMG: Tandana

→ PROMOÇÃO DE PRÁTICAS AMBIENTALMENTE SUSTENTÁVEIS

Além de todas as diferentes atividades que o projeto promove, o próprio projeto é um exemplo de sustentabilidade ambiental. Algumas de suas principais práticas incluem a filosofia da cozinha do Tandana de não fazer uso de hidrocarbonetos e seu compromisso apenas com artefatos elétricos. Da mesma forma, uma vez que o projeto alcance seu objetivo financeiro, o Tandana planeja instalar painéis solares em todas as suas instalações para produzir totalmente sua própria energia. Além da energia limpa, a infraestrutura do Tandana é construída com materiais reciclados: a cobertura do centro cultural é feita com tetra pak de lixo e paletes; as cadeiras do restaurante são feitas com cisalhamento, um metal considerado com resíduo; os vasos das plantas são feitos de borracha reciclada; os vidros e as lâmpadas são feitos de garrafas recicladas; e a lista continua. Da mesma forma, o projeto separa e classifica seus resíduos. Os resíduos orgânicos são compostados e entregues a um fornecedor da área, os plásticos são reciclados e os plásticos reutilizáveis são entregues a um catador local.

“O Tandana está totalmente comprometido em reduzir sua pegada ecológica o máximo possível... Aqui, você pode realmente ver como o projeto pratica aquilo que prega.”

Cristina Carrera, membro da equipe

→ PRÁTICAS AGROECOLÓGICAS E COMÉRCIO SOLIDÁRIO

Para romper com os sistemas agrícolas e alimentares industriais, os projetos promovem práticas agroecológicas e comércio solidário. O Tandana é abastecido com produtos locais, ecológicos, orgânicos e socialmente responsáveis. Na maioria das vezes, o projeto é abastecido por pequenos agricultores ou por outros fornecedores que compartilham da filosofia do projeto, como a Camari, uma ONG que promove o comércio solidário e a agricultura orgânica. O Tandana trabalha com pequenos agricultores, que oferecem produtos de excelente qualidade.

“Não fazemos parte da indústria de alimentos que tenta manter uma cadeia produtiva apenas para incentivos econômicos. Acreditamos na produção responsável de produtos para uma alimentação adequada e saudável. Procuramos também promover o consumo responsável de nossos produtos ancestrais que foi esquecido ao longo do tempo. Por exemplo, o Chaqui Misqui tem muitos benefícios e sempre foi típico na América, mas seu consumo diminuiu completamente com o tempo.”

Ximena Porras, fornecedora

→ 4. REPLICABILIDADE PARA AS CIDADES LATINO-AMERICANAS E CARIBENHAS?

São muitos desafios, sucessos e, portanto, lições que o projeto enfrentou e ganhou durante esses anos. A seção a seguir resume as lições aprendidas durante a implementação e a gestão do projeto e o potencial para replicar iniciativas semelhantes em diferentes contextos na América Latina e no Caribe.

A primeira lição é que, como primeiro passo, a consolidação de uma organização comunitária comprometida com um projeto claro é essencial. Uma organização comunitária consolidada facilitará a criação de um projeto com estrutura definida, visão clara, diretrizes claras e todas as demais características exigidas, como viabilidade, suporte financeiro para os estágios iniciais e sustentabilidade no longo prazo. Ter uma proposta abrangente em um documento escrito é uma ferramenta valiosa na busca de financiamento, patrocinadores e/ou colaboradores. Em uma segunda etapa, é fundamental a formação de parcerias com instituições que tenham recursos e capacidade de gestão para desenvolver projetos de infraestrutura na cidade.

Em terceiro lugar, é essencial colaborar e apoiar e ser apoiado por organizações irmãs com objetivos semelhantes. Também é importante buscar constantemente a interseccionalidade, estar aberto às lutas das outras pessoas e trabalhar em equipe. É a colaboração entre diferentes parceiros que permitirá aos diversos projetos unir forças e otimizar esforços em prol de causas semelhantes. No entanto, ao escolher aliados estratégicos, é essencial garantir que a filosofia do projeto não seja comprometida. Em quarto lugar, é crucial coletar comentários do usuário sobre sua experiência com o projeto. O sucesso do projeto deve ser periodicamente avaliado, incorporando as perspectivas dos diferentes usuários quanto ao seu nível de envolvimento, diversidade e inclusão.

Além disso, é importante permanecer comprometido, paciente e flexível. A consolidação desses tipos de iniciativas exige muito tempo, trabalho, pesquisa, consistência e flexibilidade. É essencial manter a visão do projeto, mas adaptar-se às diferentes condições contextuais. Também é imperativo ter humildade e estar sempre aberto para ouvir sugestões, críticas e aprender com os comentários das pessoas. Por fim, é fundamental sistematizar esses tipos de projetos, fazer um registro das lições e ampliar as visões. Embora esse tipo de projeto seja aprendido na prática, não é necessário começar do zero.

“Há muitas lições do trabalho que realizamos e é importante criar um banco de dados para promover, distribuir e utilizar esse conhecimento.”

Diana Troya, voluntária

→ CONCLUSÃO

Esta pesquisa utilizou o projeto Tandana como um estudo de caso para descrever o papel de um exemplo bem-sucedido de espaço urbano inclusivo na transformação de Quito em uma cidade mais sustentável e inclusiva.

O estudo de caso apresentado neste capítulo é um projeto que provou ser inclusivo em suas características espaciais e sociais. O crescimento desses tipos de iniciativas provavelmente aumentará a coesão social e, portanto, reduzirá a violência contra os grupos minoritários que foram historicamente discriminados e segregados.

Além disso, esta pesquisa identifica o alinhamento do Tandana, uma iniciativa auto-promovida, com os princípios de inclusão social, proteção dos animais e ambiental e os princípios promovidos nos marcos regulatórios do Equador: Buen Vivir (“Bem Viver”), Direito à Cidade e Direitos à Natureza.

Por fim, esta pesquisa conclui destacando o papel do projeto na quebra de paradigmas historicamente pré-estabelecidos e na socialização de questões e preocupações da sociedade civil.

Por um lado, o projeto rompe com a tendência comum de que os espaços públicos consistem exclusivamente de espaços abertos com áreas verdes e campos de futebol. O Tandana e o parque de Guápulo mostraram que muitos outros componentes urbanos promovem efetivamente a recreação, a interação, a inclusão e o envolvimento dos diferentes membros da sociedade. Por outro lado, o projeto é uma proposta inovadora para o desenvolvimento e gestão da infraestrutura da cidade, uma vez que surgiu como uma iniciativa de membros da comunidade que conseguiram obter o apoio de organizações sem fins lucrativos e de governos locais e nacionais. Por fim, o projeto é um exemplo bem-sucedido da potencial contribuição que diferentes elementos urbanos e, portanto, a estrutura da cidade representam para visibilizar e socializar questões e preocupações da sociedade civil.

“Fazer parte do projeto e conhecer todas as pessoas de lá influenciou positivamente minha vida. Ele tem me ajudado a aprender muito sobre muitas coisas, principalmente sobre aqueles temas nos quais sempre me interessei, mas pouco me envolvi, que incluem a proteção dos direitos dos animais, dos direitos da natureza, a inclusão social e a consciência ambiental. Eu poderia dizer que minha interação com o projeto me ajudou a ser mais consistente com minhas crenças”.

Daniel, usuário

→ AGRADECIMENTOS

Um agradecimento especial a Carolina Monar, integrante do projeto do Tandana, pelo apoio no fornecimento de informações e na coordenação de entrevistas. A equipa agradece também à equipe do Tandana e aos voluntários, colaboradores e cidadãos, pelo tempo e pelas informações prestadas durante as entrevistas.

Inovação para Cidades Inclusivas

- 1** As cidades precisam de estruturas de governança sólidas e mecanismos de financiamento bem definidos para promover inovações urbanas de forma proativa.
- 2** Espaços urbanos inclusivos podem criar oportunidades para projetos urbanos inovadores e expressões artísticas.
- 3** As hortas urbanas podem auxiliar na integração e na educação da sociedade acerca do valor e da alegria de viver em cidades inclusivas.



REFERÊNCIAS

Acción Social Municipal del Cantón Cuenca. "Parque inclusivo Circo Social." Acción Social Municipal. <http://www.asm.gob.ec/content/parque-inclusivo-circo-social>.

Agencia Pública de Noticias de Quito. 2017. "La activación social gracias al recuperado Mirador de Guápulo". 21 de abril. http://www.prensa.quito.gob.ec/m/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=25292&umt=La%20activaci%F3n%20social%20gracias%20al%20recuperado%20Mirador%20de%20Gu%E1pulo.

Asamblea Constituyente Ecuador. 2008. Constitución de la República del Ecuador 2008. https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf.

Avritzer, Leonardo. 2009. Democracy and the Public Space in Latin America. Princeton University Press.

Banco Mundial. 2018. Ecuador - Systematic Country Diagnostic (English). Washington, DC: Grupo Banco Mundial. <http://documents.worldbank.org/curated/en/835601530818848154/Ecuador-Systematic-Country-Diagnostic>

Botello-Peñaloza, Hector Alberto e Isaac Guerrero-Rincón. 2018. "Incidencia de la violencia física en la población LGBT en Ecuador." Civilizar: Ciencias Sociales y Humanas 18 (35): 129-138.

Camacho, Gloria. 2014. La violencia de género contra las mujeres en el Ecuador: Análisis de los resultados de la Encuesta Nacional sobre Relaciones Familiares y Violencia de Género contra las Mujeres. Quito: Consejo Nacional para la Igualdad de Género.

Carr, Stephen, Mark Francis, Leanne G. Rivlin y Andrew M. Stone. 1992. Public Space. Nova Iorque: Cambridge University Press.

Coronado, Francisco. 2019. "Measuring the Sustainability of Latin American Capital Cities". World Journal of Entrepreneurship, Management and Sustainable Development 15 (3): 197-211.

Creswell, John W. 2013. Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches. SAGE Publications. <https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=EbogAQAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=creswell+mixed+methods&ots=cbaKsVQtFb&sig=Z8omA9pn0S1XPf7-jZaAjBN1H50>

Dubois, Aimée. 2019. "Mi amor por la locura," TEDxQuito. https://www.ted.com/talks/aimee_dubois_mi_amor_por_la_locura

Gehl, Jan. 2011. Life Between Buildings: Using Public Space. Washington: Island Press.

Hyunji, Lee. 2018. "Quantifying Public Spaces for Better Quality of Urban Assets". World Bank Blogs: Sustainable Cities. Acesso em 1º de setembro de 2019. <https://blogs.worldbank.org/sustainablecities/quantifying-public-spaces-better-quality-urban-assets>.

Madanipour, Ali. 2016. "Social Exclusion and Space." En The City Reader, editado por Richard T. LeGates and Frederic Stout, 237-245. Nova Iorque: Routledge.

Mean, Melissa and Charlie Tims. 2005. People Make Places: Growing the Public Life of Cities. Londres: DEMOS.

MIDUVI. 2015. Informe Nacional del Ecuador: Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre la vivienda y el desarrollo urbano sostenible Habitat III. <http://habitat3.org/wp-content/uploads/National-Report-Ecuador-spanish.pdf>

MIDUVI. 2016. Posición Nacional del Ecuador frente a la Nueva Agenda Urbana. Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda.

Miles, Matthew B., A. Michael Huberman y Johnny Saldaña. 2014. Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook. Thousand Oaks, California: SAGE.

Mitchell, Don. 2003. *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space*. Nueva York: The Guilford Press.

Naciones Unidas. 2015. *Habitat Issue Papers: 11 - Public Space*. Nueva York: ONU-Hábitat. 31 de mayo. http://habitat3.org/wp-content/uploads/Habitat-III-Issue-Paper-11_Public-Space-2.0.compressed.pdf.

Nielsen, Tom (2019). *The Making of Democratic Urban Public Space in Denmark*. En Aelbrecht, Patricia & Stevens, Quentin Editor (Ed.), *Public Space Design and Social Cohesion* (pp. 37-56)

Nyakairu, Jane, Sally Kuria y Salome Mbogori. 2013. *Annual Report 2012*. Nairobi: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat).

Patronato Municipal San José. 2019. "La Alcaldía de Quito inaugurará dos nuevos parques inclusivos para personas con discapacidad". Patronato Municipal San José. 29 de abril. <https://www.patronato.quito.gob.ec/noticias/662-la-alcaldia-de-quito-inaugurara-dos-nuevos-parques-inclusivos-para-personas-con-discapacidad.html>

Ripoll, Santiago y Lizbeth Navas-Alemán. 2018. "Xenofobia y discriminación hacia refugiados y migrantes venezolanos en Ecuador y lecciones aprendidas para la promoción de la inclusión social". *Social Science in Humanitarian Action*, noviembre. https://opendocs.ids.ac.uk/opendocs/bitstream/handle/20.500.12413/14130/Informe_XD_e_inclusion_social_en_Ecuador_Dec_2018_es.pdf?sequence=153&isAllowed=y

SENPLADES. 2013. *Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017*. Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo - SENPLADES.

Tandana / Fundación Libera Ecuador. 2019. *Tandana: el restaurante activista*. Acceso em 1º de setembro de 2019. <https://tandanaecuador.com>.

Últimas Noticias. 2019. "El segundo parque inclusivo se inauguró en el sur de Quito". *Diario Últimas Noticias*. 04 de fevereiro. <https://www.ultimasnoticias.ec/las-ultimas/parque-inclusivo-inauguracion-quito-ninos.html>.

Villacís, Byron, and Daniela Carrillo. 2012. "País atrevido: La nueva cara sociodemográfica del Ecuador". Edición especial revista *Analitika*. Quito, Ecuador: Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC).

Yin, Robert K. 2014. *Case Study Research: Design and Methods*. Thousand Oaks, CA: SAGE Publications, Inc. <https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=OgyqBAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT243&dq=use+study+research+yi&ots=FaN1gdj45i&sig=EMc6lWrXmburXS1-ml3XSvyxfiY>

UN-Habitat. 2015. *Global Public Space Toolkit: From Global Principles to Local Policies and Practice*. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat). <https://www.localizingthesdgs.org/library/82/Global-Public-Space-Toolkit--From-Global-Principles-to-Local-Policies-and-Practice.pdf>.

UN-Habitat. 2019. *Directrices internacionales sobre planificación urbana y territorial*. Nairobi: United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat). https://www.coruna.gal/descarga/1453649254509/Directrices-Internacionales-Planificacion-Urbana-y-Territorial_NNUU.pdf





TECNOLOGIAS E APLICATIVOS MÓVEIS QUE PROMOVEM A INCLUSÃO

| Mariana Pinzon-Caicedo

| Suzanne Duryea

Tanto a tecnologia quanto o acesso à Internet tornaram-se mais acessíveis à medida que os preços dos componentes tecnológicos caíram, graças aos avanços na fabricação e na regulamentação. Tanto o uso da Internet, como a penetração do telefone móvel aumentaram significativamente nos últimos anos. Enquanto em 2000 uma média de pouco mais de 4% da população da América Latina e do Caribe (LAC) utilizava a Internet, em 2017 esse número saltou para 58%.⁵⁸ A penetração dos smartphones teve uma tendência ascendente similar. Em 2012, menos de 15 por cento da população da região tinha um smartphone; em 2017, esse número havia crescido para mais de 60 por cento (GSMA Intelligence, 2018). Como os maiores aumentos ocorreram nos anos mais recentes, é razoável esperar que a penetração aumente ainda mais no futuro próximo.

Esse fenômeno tecnológico permitiu que os programas sociais inovassem de forma a atingir sua população-alvo. Por exemplo, os serviços de mensagens curtas (short message services - SMS) são agora uma maneira comum de compartilhar informações e promover comportamentos desejáveis — medidos através de tudo, desde resultados educacionais até a adesão de pacientes a um tratamento, imunização infantil e probabilidade de votos. Na ALC, como em outras partes do mundo, essas intervenções simples baseadas em informações transformaram o telefone celular em um instrumento de mudança comportamental de baixo custo.⁵⁹

58. A média para a ALC é calculada como a média não ponderada em nível nacional, de acordo com as estatísticas da União Internacional de Telecomunicações obtidas em <https://www.itu.int> (Acessado em agosto de 2019).

59. Consulte Beuermann et al. (2019), Berlinski et al. (2016), and Cunha et al. (2018) quanto a exemplos no Peru, Chile e Brasil, respectivamente.

Para as PCDs, que constituem 13% da população da ALC, qualquer tecnologia que contribua para a comunicação e o acesso à informação também funciona como um instrumento de autonomia.

Conforme afirma Ells (2001), “o acesso a espaços e serviços sociais e a relações de capacitação tornam a autonomia possível.” A autonomia, em muitos casos, está fortemente relacionada à independência. Como as PCDs podem encontrar barreiras ou exigir assistência para realizar tarefas cotidianas e atividades mais complexas, elas trabalham em uma faixa de dependência diferente das pessoas sem deficiência. Inovações tecnológicas, como as discutidas neste capítulo, fornecem às pessoas com deficiência informações sobre a acessibilidade dos espaços e facilitam a comunicação interpessoal, aumentando o grau de controle das pessoas com deficiência sobre suas próprias decisões e sua capacidade de agir livremente de acordo com seus planos.

Várias externalidades positivas podem ser esperadas a partir de uma maior acessibilidade aos lugares e mais autonomia entre as PCDs. A acessibilidade nas cidades também beneficia idosos e pais com carrinhos de bebê. Quase 7% da população da ALC tem 65 anos ou mais, 9% são crianças com menos de 5 anos (Nações Unidas, 2019) e, conforme mencionado anteriormente, 13% possuem alguma deficiência. Embora certamente haja sobreposições entre esses grupos, é razoável dizer que a quantidade de pessoas que se beneficiam com o acesso a esse tipo de informação não é, de forma alguma, uma minoria. Além disso, pesquisas nos Estados Unidos sugerem que níveis mais altos de autonomia entre PCDs levam a melhores resultados em termos de educação pós-secundária, emprego, independência financeira, relações sociais e vida independente (Shogren & Shaw, 2016). Um estudo recente na ALC descobriu que a inclusão de PCDs no mercado de trabalho pode se traduzir em ganhos do PIB de até 3% (Contreras, Riveros & Vargas, 2019).

→ APROVEITANDO AO MÁXIMO A ERA DO SMARTPHONE

Na era do Smartphone, uma ampla variedade de inovações em tecnologia móvel e serviços habilitados para dispositivos móveis foi desenvolvida para atender às necessidades das pessoas com deficiência. Muitos desses aplicativos e plataformas foram desenvolvidos por e em colaboração com PCDs, demonstrando o potencial da tecnologia para ajudar a atender às suas necessidades e reduzir as barreiras que enfrentam. A seção a seguir é uma breve visão geral das inovações e dos serviços disponíveis. Esses exemplos variam desde simples recursos de telefone até aplicativos que dependem de codificação complexa baseada em inteligência artificial, alguns dos quais potencializam o poder coletivo da contribuição colaborativa. Essa variedade de inovações tecnológicas e serviços habilitados para dispositivos móveis que foram desenvolvidos imita a diversidade das necessidades das PCDs.



→ RECURSOS DE ACESSIBILIDADE DO SMARTPHONE

A penetração dos smartphones certamente explica o grande aumento no número de aplicativos para celulares que foram desenvolvidos recentemente para atender às necessidades das pessoas com deficiência. Entretanto, a história é mais complexa. É mesmo um jogo de números, porém este jogo não depende apenas do número de pessoas que têm um Smartphone no bolso. Se o próprio telefone não puder ser usado facilmente por uma PCD, o número de potenciais usuários será limitado. Por exemplo, sem as devidas adaptações, telas não podem ser lidas por pessoas cegas, chamadas de voz são impossíveis para pessoas surdas e telefones táteis são difíceis de usar para pessoas com limitações na parte superior do corpo. Em resposta, os desenvolvedores de sistemas operacionais de telefonia móvel surgiram com inovações que permitem o uso do telefone para todos, independentemente de possuírem incapacidades.

Algumas dessas inovações são recursos simples que permitem que as PCDs interajam totalmente com seus próprios telefones. Por exemplo, para pessoas com deficiência visual que têm dificuldade em navegar nas telas dos telefones, os desenvolvedores criaram soluções como leitores de tela, temas escuros, ajustes de cor e de fonte e acomodações de exibição, como os ampliadores embutidos. Para os deficientes auditivos que consideram as chamadas de voz um desafio, os telefones agora são capazes de transmitir sons captados pelo microfone para dispositivos emparelhados, como aparelhos auditivos ou fones de ouvido. Para aqueles com deficiência intelectual, que podem ter dificuldade em se concentrar no meio de uma vasta dimensão de opções, a opção de organização incluída no Safari Reader em dispositivos iOS pode ser particularmente útil.

A maior parte da tecnologia do smartphone depende fortemente de habilidades motoras finas, por exemplo, para navegar na tela, aumentar e diminuir a ampliação de fotos e mapas, editar fotos ou, até mesmo, digitar. Para pessoas com deficiências na parte superior do corpo, essas tarefas são consideravelmente difíceis. Para facilitar o uso dos telefones, estes podem ser ensinados a responder ao toque de um indivíduo (“acomodações de toque”) ou ser ajustados para estender o tempo em que as notificações de tempo aparecem na tela. Além disso, um recurso simples, como a tecnologia *AssistiveTouch*, permite que os usuários acionem movimentos e gestos sem exigir o movimento das mãos ou de vários dedos.

Recursos como a conversão de palavras em texto beneficiam pessoas com deficiência visual e também aquelas com limitações na parte superior do corpo. O recurso de ditado facilita a escrita de textos e documentos, quando a digitação é difícil. Outros recursos como *VoiceControl* (iOS) e *VoiceAccess* (Android) concedem às pessoas a capacidade de controlar o dispositivo utilizando apenas comandos falados.

À medida que mais pessoas com deficiência em todo o mundo ganham acesso a smartphones — não apenas devido à tendência de aumento na penetração, mas também porque os próprios dispositivos possuem maiores recursos integrados para acessibilidade — mais aplicativos surgiram, feitos sob medida para enfrentar as barreiras por aqueles com incapacidades.

→ APLICATIVOS PARA INCLUSÃO

Vários dos aplicativos de telefone celular projetados para PCDs foram desenvolvidos por pessoas com incapacidades. Esta seção discute uma pequena lista de aplicativos que foram apresentados em blogs criados por pessoas com deficiência e que atualmente podem ser baixados para telefones com Android e iOS. Embora a maioria desses aplicativos esteja disponível na maioria dos países, em uma extensão muito maior eles foram preenchidos com informações em cidades da Europa, Japão, Canadá e Estados Unidos. Isso explica porque a maioria dos aplicativos desenvolvidos possui o inglês como língua principal, embora alguns esforços tenham sido feitos para traduzir a maioria dos aplicativos para outras línguas, inclusive espanhol.

Para pessoas em cadeiras de rodas e com outras deficiências de mobilidade, existe uma ampla variedade de aplicativos que mapeiam a acessibilidade de edifícios e lugares, bem como a localização de rotas. Por exemplo, o *WheelMate* se concentra na coleta de informações sobre a acessibilidade de banheiros e estacionamentos. O *Wheelmap.org* fornece informações como acessibilidade da entrada de um edifício, facilidade de acesso a diferentes cômodos do edifício e acessibilidade de banheiros.

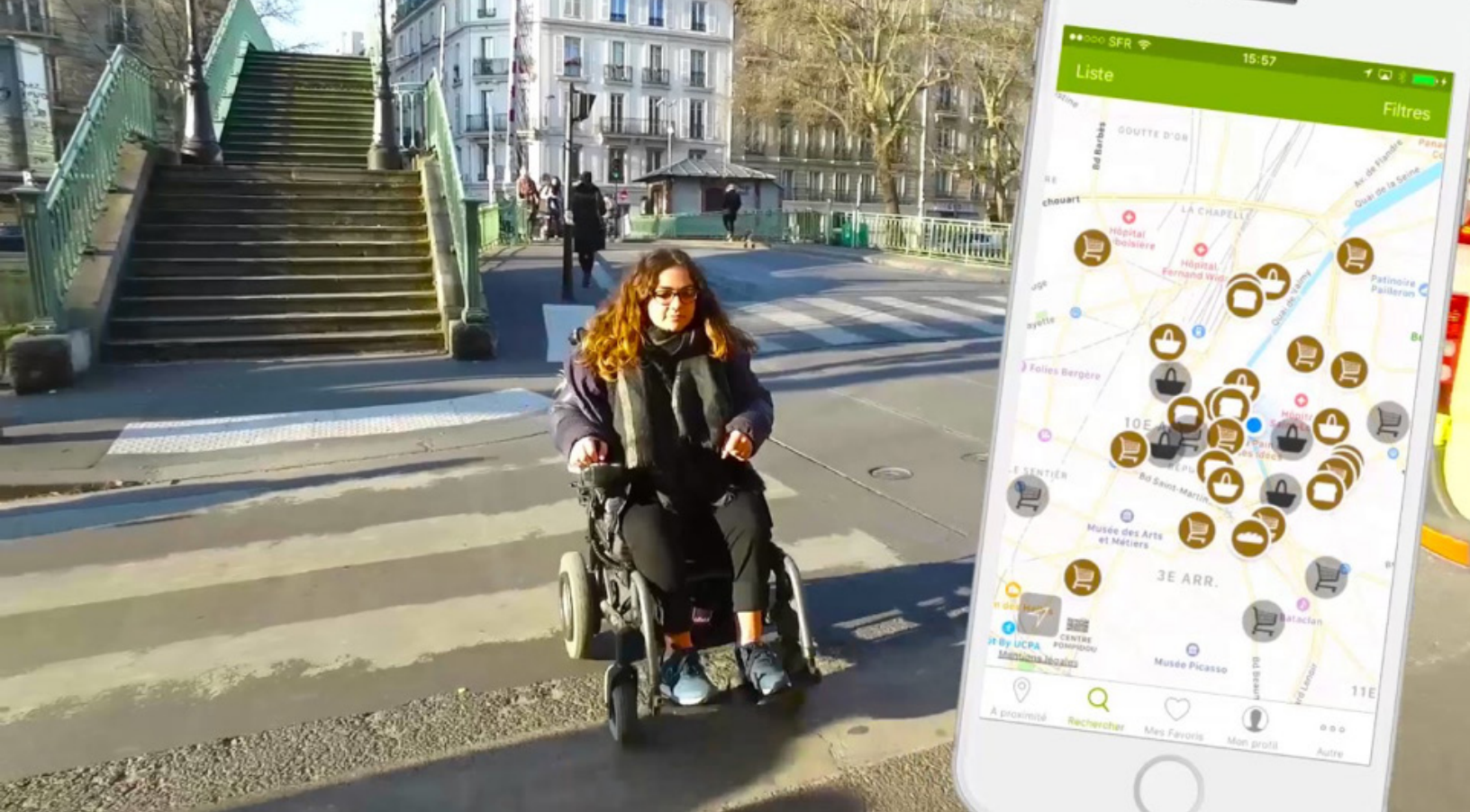
“Aplicativo incrível... Estou em uma cadeira de rodas e procuro um aplicativo dessa natureza. Sou um cidadão idoso e viajo pela minha cidade com frequência.”

- Robert O Weeks, usuário do *WheelMate*

Da mesma forma, o *AccessNow* identifica o status de acessibilidade dos locais. Outros aplicativos, como o *accessmap*, funcionam como planejadores de viagem, oferecendo informações sobre a acessibilidade de uma rota da origem ao destino, levando em consideração variáveis como superfícies de calçadas, rampas, faixas táteis e inclinações de aclives e declives, entre outras barreiras.

“Adoro este aplicativo. Ele me dá confiança para sair e encontrar meus amigos. Também adoro poder avaliar lugares para mim mesmo e ajudar outras pessoas. Muito fácil de usar e bem projetado. Vou usar este aplicativo algumas vezes por semana.”

- SaleSailor, persona usuária do *AccessNow*



O *WheeLog!*, um aplicativo desenvolvido pela ativista da deficiência Yuriko Oda, vai um passo além e fornece informações não apenas sobre a acessibilidade dos próprios edifícios, mas também sobre as melhores rotas para pessoas com dificuldades de locomoção. O aplicativo atende a essa dupla finalidade, categorizando edifícios em 10 grupos de locais, a fim de coletar informações sobre cada um desses grupos por meio de um questionário padrão e permitindo gravações sobre as rotas feitas pelos usuários para avaliação das preferências de rota. Essa metodologia produz uma medida objetiva de acessibilidade da infraestrutura e fornece informações sobre se uma área é de fácil locomoção para um cadeirante. O Google Maps, principal serviço cartográfico disponível, começa a juntar-se à tendência de disponibilização de informações de acessibilidade. Nos últimos anos, esse serviço baseado na rede adicionou informações sobre a acessibilidade para cadeiras de rodas em alguns edifícios, banheiros e estacionamentos. Em algumas cidades, os usuários podem optar por ver apenas as opções acessíveis para cadeiras de rodas ao utilizar o recurso de localização de rotas.

→ O HOLOFOTE: COMO OS APLICATIVOS PODEM AJUDAR PESSOAS COM DEFICIÊNCIA A PLANEJAR SUAS ATIVIDADES

Em seu livro *Missing Pieces: A chronicle of living with a disability*, Irving Zola, um ativista em prol das PCDs e ele próprio detentor de uma deficiência, discutiu algumas das maneiras como as pessoas com deficiência devem planejar e organizar de antemão suas atividades:

O meu cão-guia pode entrar no supermercado ao virar da esquina?

O restaurante tem um espaço tranquilo para que meu filho com autismo se retire quando necessário?

A biblioteca é bem iluminada o bastante para que eu possa ler o livro?

Posso usar o banheiro se eu for a uma peça no teatro local?

Em um mundo perfeito, esse pré-planejamento seria reduzido ao mínimo, já que os lugares e ambientes seriam projetados para serem inclusivos desde o início. As PCDs constantemente enfrentam limitações derivadas de barreiras ambientais. Informações sobre a acessibilidade dos locais podem não reduzir a necessidade de pré-planejamento, mas certamente podem facilitar o planejamento antecipado necessário.

Isso é exatamente o que o *Jaccede.com* e o *AXSmap* pretendem fazer. Ao contrário de outras plataformas colaborativas destinadas a compartilhar informações sobre acessibilidade para PCD, esses dois aplicativos não apenas mapeiam informações relevantes para deficiências de mobilidade, mas também coletam informações sobre uma ampla gama de medidas de acessibilidade para pessoas com deficiências físicas, sensoriais e mentais.

O *Jaccede.com* e o *AXSmap* vão além da disponibilidade de vagas de estacionamento, acessibilidade de banheiro ou da largura de uma porta de entrada. As duas plataformas também fornecem informações sobre se a sinalização em Braille está disponível, se o edifício possui um espaço silencioso disponível, se um circuito de indução está disponível ou se a porta principal é acessível (em oposição a uma porta lateral ou traseira que pessoas sem deficiência normalmente não usariam). O *Jaccede.com* vai ainda mais longe e coleta informações sobre o treinamento da equipe de uma instalação para acomodar visitantes com deficiência, bem como informações sobre a acessibilidade de meios-fios e de ruas no entorno da instalação.

Como os usuários dessas plataformas simplesmente afirmam:

“Muitas informações úteis para sair e desfrutar como todo mundo.”

- Valerie Le Quellec Gillot, usuária do Jaccede.com

“Eu adoro a precisão quando você pula. Você pode colocar seus pés exatamente no lugar certo.”

- Eric Sat, usuário do Jaccede.com

A simplicidade das informações coletadas pelas duas plataformas é enganadora. Conforme mencionado no texto principal deste capítulo, um público mais amplo do que apenas PCDs se beneficia com o acesso a tais informações, inclusive idosos e pais com carrinhos de bebê.

Esses aplicativos dependem da tecnologia tanto quanto das pessoas. A grande maioria dos aplicativos de mapeamento depende de contribuição colaborativa e alguns deles, como o *accessmap* e o *WheeLog!*, utilizam funções de GPS em smartphones e/ou cadeiras de rodas para rastrear e registrar rotas reais feitas pelos usuários. O *Accessmap* e outros aplicativos aproveitam as inovações tecnológicas, utilizando um algoritmo para calcular as melhores rotas, levando em consideração o tempo e a distância, além de indicadores de acessibilidade como inclinações e barreiras. Desenvolvido pela Universidade de Washington e pela Microsoft, o *Accessmap* utiliza tecnologia para preencher lacunas nas informações nas quais a contribuição colaborativa é limitada.

Também foram desenvolvidos vários aplicativos que atendem às necessidades de cegos e deficientes visuais. Alguns, como o *Seeing AI*, o *Amedia Live Reader* e o *TextGrabber*, são leitores de texto que funcionam apontando a câmera ou tirando fotos de um texto, que é, mais tarde, lido em voz alta pelo aplicativo. De forma semelhante, o *TapTapSee* também utiliza a câmera móvel e emprega tecnologia de reconhecimento de imagem para descrever fotos (p. ex., ilustrando paisagens, explicando pinturas, dando voz à cor de roupas e muito mais). Para aquelas ocasiões em que a interação ao vivo é necessária para tomar decisões ou obter alguma ajuda, o aplicativo *Be My Eyes* conecta pessoas cegas e com baixa visão a voluntários com visão por meio de uma chamada de vídeo ao vivo, permitindo uma conversa ao vivo para resolver problemas do dia-a-dia, como localizar o botão de volume da TV, selecionar os temperos certos ao cozinhar ou combinar roupas.

“Incrível... Fiquei cego somente há pouco mais de um ano e este aplicativo me deixou muito feliz nos poucos dias que eu o utilizei... Agora, recuperei a visão através do meu telefone. Não me sinto tão perdido e sozinho e posso fazer um pouco mais por mim mesmo.”

Usuário do TapTapSee

“Uma ideia brilhante e simples... Sou totalmente cego com amigos e família, mas, mesmo assim, tenho um senso maior de independência com o aplicativo. Ele é potencialmente ainda mais útil para uma pessoa cega sozinha. Tive ajuda para separar pacotes de alimentos, latas, ligar meu aparelho. Estou constantemente forçando meus amigos com visão para acessar e estou vencendo. Para qualquer voluntário em potencial, você não pode superestimar a importância da [ajuda]”.

Tom Reid, usuário do Be My Eyes

Outros aplicativos se concentram principalmente em facilitar a orientação e a mobilidade. O *Lazarillo GPS for Blind*, desenvolvido no Chile por René Espinoza e Miguel González, é um aplicativo de GPS que utiliza direções de áudio para ajudar usuários com limitações visuais a explorar os arredores, procurar lugares específicos e chegar a um destino. Após chegar com sucesso a um local selecionado, pessoas com deficiência visual podem utilizar o aplicativo *indoo.rs* para navegar internamente. O aplicativo utiliza ativação por voz para comunicar informações coletadas por meio de algoritmos de posicionamento, como faróis de baixa energia SLAM ou Bluetooth. Estações de trem e bibliotecas em muitos países europeus, o metrô de Londres e locais públicos e privados em Toronto instalaram faróis para ajudar cegos e deficientes visuais a navegar por esses lugares.

“Um aplicativo muito útil. Agora ele é meu aplicativo de navegação principal. Gosto de seus recursos e sua interface é perfeita.”

Benjamín Brenya, usuário do Lazarillo App

“Eu adoro o aplicativo. Mas, definitivamente precisamos de mais maneiras de anunciar isso para usuários com deficiência visual.”

Keith Toñacao, usuário do Be My Eyes

Também desenvolvido na LAC, o aplicativo *Todos no Ônibus* funciona como uma linha de comunicação entre motoristas de ônibus e pessoas com deficiência visual e cadeirantes. Uma vez que uma pessoa com deficiência expressa seu desejo de utilizar determinada linha de ônibus, o motorista terá informações completas sobre onde essa pessoa está localizada, para onde está indo e qual deficiência a pessoa tem, de modo a fornecer a máxima assistência relevante. Isso dá às pessoas com deficiência visual a segurança de saber que o ônibus certo irá parar, e às pessoas com deficiência física a segurança de que um ônibus acessível está chegando.

→ O DESAFIO

A única maneira pela qual esses aplicativos podem facilitar com sucesso a independência para pessoas com deficiência se dá pela sua utilização por pessoas com e sem deficiência. As pessoas não só precisam estar cientes de que esses aplicativos existem, mas também precisam ter acesso a um smartphone e aos dados. No entanto, a ALC possui pouquíssimas entradas sobre acessibilidade de locais (Consulte <https://accessnow.me/map/>).

À medida que a penetração do Smartphone e da Internet aumenta na região em velocidades aceleradas, a inclusão de novas informações pelos usuários é certamente possível, embora ainda seja um desafio. Aplicativos em outras regiões têm tentado superar esse desafio pedindo novas contribuições por meio de intensas campanhas de comunicação que convidam as pessoas a participar de Mapatonas e outros desafios. Em Paris, por exemplo, o governo da cidade, outras organizações governamentais e o aplicativo Jaccede.com uniram forças para incentivar novas entradas na página. Foi lançada uma campanha de comunicação em toda a cidade — inclusive no Metrô — para divulgar o aplicativo e oferecer a chance de ganhar prêmios para quem fornecesse informações. O *AXSMap* utilizou várias rodadas de Mapatonas para aumentar a quantidade de informações disponíveis e, por meio dessas campanhas, os dados do aplicativo se expandiram para mais de 600.000 locais.

→ CONCLUSÃO

A navegação pela geografia de uma cidade ou a realização de tarefas cotidianas assumem um aspecto diferente no momento em que essas atividades podem ser realizadas com espontaneidade e independência.

As inovações da tecnologia móvel e os serviços habilitados para dispositivos móveis descritos neste capítulo fornecem às PCDs informações que permitem a exploração e o desfrute do ambiente em que vivem. Ao reduzir as barreiras, as tecnologias inovadoras podem fornecer às pessoas com deficiência uma oportunidade de recuperar ou reconfigurar sua autonomia.

O aumento contínuo da penetração de telefones celulares e da Internet na ALC representa uma oportunidade de promover esses serviços habilitados para celulares. Em apenas 24 meses, houve um aumento de 20% no número de pessoas na região com um smartphone, sugerindo que a penetração será próxima a 80% daqui a cinco anos (GSMA Intelligence, 2018). Isso fornece uma valiosa oportunidade para alcançar as pessoas de maneiras novas e inovadoras. Por sua própria natureza, os aplicativos não são estáticos com o tempo, de modo que pode-se esperar que as opções proliferem à medida que a tecnologia continuar a evoluir. Mais importante, em vez de servir como opções autônomas para PCDs, as funcionalidades desenvolvidas inicialmente para PCDs serão eventualmente incluídas em aplicativos convencionais.

O uso de tecnologia para reduzir as barreiras para PCDs contribui para uma sociedade mais inclusiva e pode se traduzir em ganhos importantes para as economias da ALC. Uma maior autonomia e um maior escopo de escolha significam que as PCDs terão mais atividade sobre suas vidas, dando-lhes mais potencial para serem não apenas pessoalmente mais realizadas, mas também mais produtivas. A inclusão de um grupo anteriormente excluído, como as PCDs, na economia poderia traduzir-se em ganhos de PIB de até 3% (Contreras, Riveros & Vargas, 2019).

Essas inovações também se alinham à Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, na medida em que facilitam a realização de atividades por PCDs em igualdade de condições com outras pessoas, juntamente com o exercício de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais.

O levantamento das barreiras para a inclusão significa que transporte público, restaurantes, parques e outros locais e espaços públicos e privados serão utilizados com mais regularidade por PCDs — mais um benefício para a sociedade em geral.

De forma ideal, a voz obtida por PCDs como resultado da posse de mais informações sobre acessibilidade em seu ambiente de vida se traduziria em uma resposta do setor público. A disseminação de informações em nível local e a maior autonomia que as PCDs podem ganhar com isso fomentariam a discussão pública sobre acessibilidade, especialmente em áreas urbanas. Dito isso, a pesquisa mostrou que a informação por si só não é suficiente para garantir a ação coletiva e a capacidade de resposta dos prestadores de serviços (Fox, 2015). Os aplicativos inovadores discutidos neste capítulo certamente fecham as lacunas de informação e reduzem as barreiras para PCDs, como também é fundamental fornecer o suporte material de que as cidades e outras localidades precisam para serem capazes de responder às novas preocupações que podem ser expressas.

Tecnologia para Cidades Inclusivas

- 1 As tecnologias digitais podem fornecer às pessoas com deficiência informações que melhoram sua capacidade de navegar na cidade.**
- 2 Comunidades virtuais ajudam pessoas com deficiência a mapear e compreender seus ambientes físicos.**
- 3 O acesso às tecnologias digitais pode ser uma maneira rápida de melhorar a acessibilidade dos espaços urbanos para pessoas com deficiência.**



REFERÊNCIAS

Berlinski, S., M. Busso, T. Dinkelman, T. & C.A. Martinez. 2016. "Reducing Parent-School Information Gaps and Improving Education Outcomes: Evidence from High Frequency Text Messaging in Chile." Não publicado.

Beuermann, D., P. Garcia, J. Perez Lu, R. Anta, A. Maffioli & M. Rodrigo. 2019. "Information and Communication Technologies, Prenatal Care Services, and Neonatal Health." *Journal of Economics, Race, and Policy*. doi: <https://doi.org/10.1007/s41996-019-00038-w>.

Contreras, Riveros & Vargas. 2019. "Measuring the Macroeconomic Benefits of Labor Market Inclusion of PWD in LAC." Mimeo IADB

Cunha, N., G. Lichand, R. Madeira & E. Bettinger. 2018. "What Is It About Communicating with Parents?" Stanford University Working Paper, Stanford, CA.

Ells, C. 2001. "Lessons about Autonomy from the Experience of Disability." *Social Theory and Practice* 27(4): 599-615.

Fox, J.A. 2015. "Social Accountability: What Does the Evidence Really Say?" *World Development* 72: 346-36.

GSMA Intelligence. 2018. *The Mobile Economy: Latin America and the Caribbean 2018*. Londres: GSMA Intelligence.

Shogren, K. & L. Shaw. 2016. "The Role of Autonomy, Self-realization, and Psychological Empowerment in Predicting Outcomes for Youth with Disabilities." *Remedial and Special Education* 37(1): 55-62.

Nações Unidas. 2019. "World Population Prospects 2019." Divisão de População do Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais. Disponível em: <https://population.un.org/wpp/DataQuery/> (Acessado em agosto de 2019).

Zola, I. 1982. *Missing pieces: a chronicle of living with a disability*. Filadélfia: Temple University Press.



CURITIBA E UBERLÂNDIA: ACESSO AO TRANSPORTE

- | Lauramaría Pedraza,
- | Manuel Rodríguez Porcel
- | Diana Sandoval

Uma cidade que favorece o desenvolvimento sustentável, a igualdade e a acessibilidade no transporte público deve ser planejada na perspectiva do desenho universal, levando em consideração o fato de que os usuários do transporte público possuem perfis muito diferenciados, inclusive PCDs.

As PCDs enfrentam enormes desafios em relação à mobilidade, além de outras desvantagens, como uma taxa muito baixa de acesso a serviços de saúde e acadêmicos, menor participação econômica e maiores taxas de pobreza do que pessoas sem deficiência. (Organização Mundial da Saúde - Banco Mundial, 2011). Também há evidências de menos acesso de PCDs a serviços como saúde, educação, emprego, informação e transporte. Entre as barreiras de acesso aos sistemas de transporte estão a impossibilidade de acesso ao transporte e a infraestrutura física inacessível.

O transporte público de qualidade torna as cidades mais inclusivas, aumentando as oportunidades, especialmente para PCDs, pois podem atender às necessidades cotidianas, como ir à escola, ao trabalho, ao mercado ou ao médico, além de ter acesso ao lazer.

No Brasil, o país mais populoso da região, mais de 45,6 milhões de pessoas apresentam algum tipo de deficiência. (IBGE, 2017). Portanto, o governo federal tem promovido políticas públicas nos estados e municípios a fim de planejar as cidades para uma melhor acessibilidade.

Um sistema de transporte (público ou não) deve ter condições e características que gerem uma boa qualidade de serviço para as diversas condições de pessoas e finalidades de viagem. Isso significa ter uma visão ampla que abrange toda a jornada, incluindo planejamento de jornada, deslocamento até o sistema de transporte, deslocamento de ônibus, travessia de ruas e chegada ao destino. Também deve incluir as próprias características da pessoa e as circunstâncias da viagem⁶⁰.

Este artigo apresenta os estudos de caso das cidades brasileiras de Curitiba e Uberlândia, dois exemplos que demonstram os benefícios de políticas públicas e a implementação de projetos de acessibilidade. A análise descreve a abordagem da acessibilidade e da inclusão de PCDs em sistemas de transporte em três dimensões⁶¹.

- 1 Física (infraestrutura acessível)
- 2 Políticas públicas e institucionais (programas inclusivos, capacitação, coleta de dados e participação cidadã)
- 3 Atitudinal (inclusão e empatia)

As análises desses estudos de caso serão utilizadas para apresentar exemplos de como – por meio de transporte, espaço público, aplicação de regulamentos urbanos, códigos de construção e projetos de inclusão social e trabalhista – é possível oferecer oportunidades e serviços na vida urbana a todas as pessoas na sociedade, especialmente PCDs ou pessoas com mobilidade reduzida.

60. Departamento de Transporte dos Estados Unidos. The Complete Trip. (Washington: Departamento de Transporte. https://www.its.dot.gov/research_areas/attri/complete_trip.htm.

61. Cities for All. The Global Compact on Inclusive & Accessible Cities. (Cities For All, <http://www.cities4all.org/compact>).

→ CAIXA 1 ÁREAS, PROGRAMAS E PROJETOS DE INCLUSÃO EM CURITIBA

INCLUSÃO, MOBILIDADE E TRANSPORTE

- **96,5 por cento dos ônibus são acessíveis.**
- **TOIS:** (Transporte especial para pessoas com deficiência) plataforma de gestão integrada e colaborativa para transporte especializado de PCDs para consultas médicas e terapêuticas.
- **ACESSO:** Serviço de micro-ônibus porta a porta com elevador, cadeira de rodas e acessórios necessários para garantir a mobilidade de PCDs.
- **SITES (Sistema de Transporte para a educação especial).** Ônibus para levar crianças com deficiência para a escola.

INCLUSÃO CULTURAL

- **Contadores de histórias em libras (língua brasileira de sinais).**
- **Contadores de histórias para crianças autistas.**
- **Oficinas de Páscoa para crianças autistas.**
- **Esportes e tempo livre: brinquedos inclusivos em espaços públicos.**

INCLUSÃO EDUCATIVA E SAÚDE

- **Acessibilidade na rede pública de ensino:** 221 centros municipais de educação primária estão acessíveis.
- **Educação inclusiva:** Política de inclusão com atendimento em escolas regulares e todas as unidades da rede. A rede de ensino possui 185 escolas, 221 CMEIs (Centros Municipais de Educação Infantil) e 9 Centros Municipais de Atendimento Educacional Especializado.
- **Alunos hospitalizados:** a rede municipal de ensino atende crianças hospitalizadas. Este é o Hospital Escola com 4 hospitais, 16 professores e cerca de 800 alunos atendidos todos os meses.
- **Curso grátis de libras.**
- **Campanha de acessibilidade atitudinal** para tratamento de PCDs com respeito.

INCLUSÃO NO EMPREGO

- **Política de emprego:** desenvolver ações e serviços para cidadãos que procuram emprego.
- **SINE (Sistema Nacional de Empregos)** suporte para encontrar trabalho para PCDs. Treinamento em ofertas de emprego. Qualificação para seguro-desemprego. Emissão de carteira de trabalho.
- **Oficinas e palestras para o desenvolvimento humano profissional.**
- Cursos de artesanato para pessoas em situações vulneráveis.
- **Prêmio de inclusão:** reconhecimento de projetos de inclusão laboral para PCDs.
- **Programa Emprega PCD**

PROTEÇÃO SOCIAL

- **Proteção social especial (PSS):** Serviço para famílias e indivíduos cujos direitos foram violados por violência física ou psicológica, abuso sexual, exploração ou abandono.

Fonte: Elaboração pelos autores com base em informações da Prefeitura Municipal de Curitiba, 2019

LA cidade de Curitiba é amplamente reconhecida por ter criado o sistema BRT (Bus Rapid Transit - Transporte Rápido por Ônibus) e pelo desenvolvimento urbano misto e de alta densidade ao longo dos corredores de transporte. O aumento da acessibilidade dos ônibus tem sido gradual e 96,5% da frota agora está acessível. Essa acessibilidade não ocorre apenas no transporte público, mas também em outras áreas, como saúde, educação e emprego.

Curitiba, no estado do Paraná, possui uma população de 1.933.105 habitantes (IBGE, 2019). com uma região metropolitana com uma população de 3.615.027. (IBGE, 2017). A cidade possui uma área de 432 km² e densidade populacional de 4.027,04 hab./km². (IBGE, 2019). Seu produto interno bruto é o quarto entre as cidades economicamente produtivas do Brasil, depois de São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília.

Com o objetivo de criar uma melhor qualidade de vida, programas e projetos têm sido implementados nas áreas social, de saúde, transporte e meio ambiente, que, juntamente com a continuidade no planejamento e nas metas de longo prazo, tornaram Curitiba uma cidade inclusiva.

No que diz respeito à mobilidade, Curitiba planeja ter transporte 100% acessível até 2025. O município e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) estão desenvolvendo um projeto de mobilidade sustentável para a linha Inter2 do sistema de ônibus BRT. Essa linha agora transporta 91.000 passageiros por dia. As intervenções planejadas no sistema de BRT devem reduzir o tempo de viagem em 30 por cento e aumentar a qualidade do serviço. Além disso, no âmbito das obras civis, as vias serão melhoradas com novas geometrias e dimensões, bem como semáforos e sinalizações verticais e horizontais. Serão realizadas melhorias em calçadas, iluminação pública, paisagismo e acessibilidade universal (rampas, sinalização de calçadas e semáforos sonoros, entre outros). Além dessas obras, o BID realizará uma avaliação de transitabilidade no espaço público próximo a esta linha e implementará a metodologia de Mapeamento de Jornada do Cliente (MJC)⁶².

62. A metodologia tem duas partes: Acompanhamento e observação da viagem por usuários com deficiência ou mobilidade reduzida na utilização de transportes públicos e análise e visualização da experiência de viagem, com a elaboração de um Mapa de Viagem do Cliente (MVC) para cada perfil observado. Os principais objetivos da metodologia são: (i) compreender a experiência de viagem de pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade física restrita, devido a circunstâncias que ocorrem naturalmente no ciclo de vida das pessoas, bem como viagens associadas a cuidados; (ii) definir indicadores para avaliar os níveis de acessibilidade universal ao transporte público; (iii) estabelecer diretrizes e recomendações básicas para melhorar os sistemas de transporte público. A metodologia foi aplicada em Bogotá, Santiago do Chile e Medellín.

Porém, a inclusão vai muito além. O município também está fazendo uma abordagem transversal ao trabalhar com programas e projetos de diferentes áreas (física, social, educacional e econômica), que fizeram de Curitiba um modelo para a região.

→ PROGRAMAS E PROJETOS DE SUCESSO

O diagrama “Áreas, projetos e programas de inclusão em Curitiba” mostra a lista de ações associadas para a inclusão de PCDs em diferentes áreas como transporte, educação e saúde, cultura, inclusão laboral e proteção social. Isso permitiu que as PCDs participassem da vida urbana e social da cidade. Curitiba possui 354.964 PCDs, sendo 268.196 deficientes visuais, 79.184 deficientes auditivos, 95.335 deficientes físicos ou motores, 21.880 deficientes mentais ou intelectuais e 443 não declarados. (IBGE, citado no IPAREDES, 2019). Segundo informações do município, 21 mil viagens diárias são feitas por PCDs, sendo mil em cadeiras de rodas. (TheCityFix, in UITP, 2019). Além disso, 2.400 alunos viajam diariamente para a escola pelo sistema especial de transporte. (Moraes, 2019). No ambiente de trabalho, Curitiba possui 7.154 PCDs trabalhando formalmente, de acordo com a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS). (RAIS, citada em Prefeitura Municipal de Curitiba, 2014). Este número representa 4 por cento do total de 968.000 pessoas com carteira assinada⁶³. Em 2018, 431 PCDs conseguiram emprego graças ao apoio do SINE (Sistema Nacional de Emprego). (Prefeitura Municipal de Curitiba - Fundação FAS de Ação Social, 2018). Além dos programas de inclusão laboral, aproximadamente 2.384 menores com deficiência participaram de programas culturais e educacionais. (Governo da Cidade de Curitiba, 2019). Esses números mostram que a inclusão é um tema prioritário nas políticas públicas e nos projetos de Curitiba.

Desde o seu início, o renomado sistema de transporte BRT de Curitiba leva em conta a economia e a eficiência. O ex-prefeito Jaime Lerner, durante as três administrações, consolidou um sistema de transporte que integrou o uso do solo e o transporte. A estratégia envolveu a criação de usos de alta densidade ao longo dos corredores de transporte público, reduzindo a expansão urbana, criando áreas verdes e preservando bairros históricos. O objetivo era integrar o transporte de massa, as estradas principais e o uso do solo. Desde o início, a ideia era que o sistema deveria ser acessível e de alta capacidade, mas diferente de outros sistemas de metrô de alta capacidade, devido aos altos custos de infraestrutura.

63. “Estudo apresenta diagnóstico de mercado de trabalho para pessoas com deficiência”. Prefeitura Municipal de Curitiba. 05 de agosto de 2014. <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/estudo-apresenta-diagnostico-de-mercado-de-trabalho-para-pessoas-com-deficiencia/33725>

Desde sua época como prefeito em 1971, a cidade cresceu, criando uma rede integrada de transporte que também se expandiu para a região metropolitana. A visão de uma cidade sustentável e conectada abrange um sistema de transporte sustentável de alta capacidade que fornece uma conexão integrada e sem barreiras para todos os sistemas da cidade: habitação, parques, instalações públicas e locais de trabalho⁶⁴.

64. Dario Hidalgo, "A visão de Jaime Lerner para Curitiba". The CityFix Brasil, 27 de maio de 2014. <https://www.thecityfixbrasil.org/2014/05/27/a-visao-de-jaime-lerner-para-curitiba/>

→ CAIXA 2 - TRANSPORTE RÁPIDO POR ÔNIBUS, BRT

- **BRT - Bus Rapid Transit (Transporte Rápido por Ônibus)**
- **Sistema de ônibus com faixas fisicamente segregadas**
- **Operação controlada de ônibus troncais**
- **Estações com plataforma para embarque no ônibus**
- **Tarifa pré-paga, traslado gratuito com serviço de alimentador**
- **Ônibus de alta velocidade em rodovias segregadas**

Fonte: Banco Mundial, Comparação de tecnologias para corredores de transporte de massa, 2005



IMG: Diana Sandoval



Entrada
Sentido > Terminal Boqueirão

➔ **ACESSO DE ÔNIBUS,
SISTEMA BRT, CURITIBA.**

IMG: Diana Sandoval

→ DIMENSÃO FÍSICA:

→ INFRAESTRUTURA ACESSÍVEL EM ESCALA HUMANA

“Ambientes inacessíveis criam deficiência ao formar barreiras à participação e inclusão.” Os aspectos físicos do ambiente determinam o quão acessível um sistema de transporte pode ser para as pessoas. Um estudo da Universidade Católica do Chile descobriu que as pessoas com deficiência levam 30 por cento mais tempo para viajar em transporte público por causa de barreiras físicas. (Universidad Católica de Chile no EMOL. Nacional, 2017). Trata-se de uma questão concedida com foco nas características da infraestrutura do sistema de transporte e de seu entorno, como desenho de estações e veículos ou disponibilidade de elementos físicos para orientar os usuários do sistema. No nível operacional, outras barreiras são a frequência dos ônibus, as condições de deslocamento em termos de lotação ou a disponibilidade de espaço para determinados usuários. Outra barreira é formada pelas opções tecnológicas disponíveis para orientar os usuários e pelas características do modelo de negócio do sistema; por exemplo, se as tarifas são integradas entre os serviços e se mais de uma viagem é permitida por período.

→ ACESSO DE ÔNIBUS, SISTEMA BRT, CURITIBA



IMG: Diana Sandoval

A acessibilidade em Curitiba funciona a partir da frota de ônibus, rotas alimentadoras, terminais de intercâmbio e transferência; de acordo com a URBS (empresa que administra o sistema de transporte de Curitiba), 96,75% da frota de ônibus é acessível. (URBS, 2020). O sistema conta com 21 terminais urbanos e 7 metropolitanos, uma linha inter-hospitalar que liga centros médicos e uma linha turística. Todas as estações são acessíveis por rampa e elevadores e possuem sinalização de acesso e a maioria possui rampas para acesso às paradas e estações do sistema. Dentro da estação, um painel informa sobre os horários de espera e de chegada de ônibus equipados com GPS. O centro de controle de tráfego da cidade integra as informações e rastreia cada ônibus e o sistema em tempo real por meio de várias entidades municipais, incluindo a polícia. Como resultado desses esforços, as PCDs fazem cerca de 21.000 viagens diárias utilizando o transporte público em Curitiba, 1.000 por pessoas em cadeiras de rodas⁶⁶.

→ CENTRO DE CONTROLE, SISTEMA BRT, CURITIBA



IMG: Diana Sandoval

66. <https://thecityfix.com/blog/accessibility-for-all-un-enable-right-to-movement-disabled-elderly-curitiba-brazil-robin-king/>

Curitiba também desenvolveu um Plano Estratégico para calçadas. O PlanCal visa construir 115 km de novas calçadas e restaurar 119 km para melhorar a acessibilidade dos pedestres. O plano é importante porque em algumas cidades brasileiras as calçadas são de responsabilidade do dono do prédio. Porém, em Curitiba, pela Lei Municipal 11.596 de 2005 regulamentada pelo Decreto 1.066 de 2006, os proprietários que não mantiverem a calçada, ou a fizerem fora dos padrões exigidos por lei, estão sujeitos a advertências e até multas.

Apesar dessa regulamentação, apenas 12,6% das calçadas de Curitiba são acessíveis e o município está prestes a lidar com o problema. O PlanCal implantará padrões de acessibilidade, calçadas uniformes, com rampas, pavimentação podotátil, iluminação, projeto de drenagem e parâmetros específicos para móveis e arborização, a fim de tornar as viagens mais agradáveis. Tudo com o objetivo de construir passeios acessíveis.

O transporte multimodal também tem sido uma estratégia de sucesso para melhorar a acessibilidade. O Plano Diretor de Cicloviárias de 2016 ampliará a malha com 300 km de vias, priorizando a criação de aproximadamente 25 km de vias ao longo das rotas de BRT, além de 50 km de vias em oito dos principais parques e bicicletários públicos da cidade.

O zoneamento e o adensamento têm sido mecanismos muito eficazes para tornar Curitiba uma cidade acessível e diversificada. Os corredores de BRT requerem um mínimo de 50 por cento de comércio, restaurantes e serviços nos andares térreos, de modo a criar um contexto urbano vibrante e seguro para os pedestres.

→ CAIXA 3 SISTEMA DE TRANSPORTE PARA A EDUCAÇÃO ESPECIAL

SISTEMA DE TRANSPORTE PARA A EDUCAÇÃO ESPECIAL (SITES)

- 56 linhas
- 60 ônibus
- Transporta 2.400 alunos com deficiência
- Em 3 escolas municipais especiais e 25 escolas filantrópicas

ÔNIBUS

- Porta central em ambos os lados
- Elevador para cadeiras de rodas com degrau retrátil para uso normal pelos passageiros
- Os assentos possuem dois cintos de segurança

PESSOAL

- Recebe e acomoda os alunos no ônibus
- Ajuda-os durante a viagem até a chegada à escola e no retorno para casa

Fonte: Elaboração pelos autores com base nas informações fornecidas pelo SITES.

Em Curitiba, a inclusão do transporte também é feita pelo sistema de transporte para a educação especial (SITES). Este sistema funciona com 56 linhas. No total, são 60 ônibus especiais que transportam 2.400 alunos com deficiência por dia, divididos em 3 escolas especiais municipais, 4 escolas estaduais e 25 outras escolas filantrópicas. Os ônibus possuem porta central em ambos os lados e elevador para cadeiras de rodas com degrau retrátil para utilização normal pelos passageiros. Os assentos possuem dois cintos de segurança. O pessoal do programa recebe e acomoda os alunos no ônibus, prestando cuidados durante toda a viagem até a chegada à escola e no retorno para casa. Desde 1984, o SITES transporta alunos com diagnóstico de diferentes graus de deficiência.

→ SISTEMA DE TRANSPORTE PARA A EDUCAÇÃO ESPECIAL (SITES), CURITIBA



IMG: Diana Sandoval

→ DIMENSÃO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS E INSTITUIÇÕES: PARTICIPAÇÃO COLETIVA

→ POLÍTICAS URBANAS, INSTITUIÇÕES, PROGRAMAS INCLUSIVOS E CAPACITAÇÃO

O transporte público não deve apenas atender aos critérios de eficiência dos serviços em termos de desempenho operacional (tempo de deslocamento, frequência de acesso etc.), mas também deve ser socialmente eficiente no serviço, a fim de permitir igual acesso às instalações e aos serviços existentes por todas as pessoas.

Os sistemas de transporte, além de eficientes e redutores do tempo de deslocamento, conectam as pessoas a oportunidades de emprego, serviços e lazer. Daí a importância de garantir a inclusão e a acessibilidade universal. Em Curitiba, diversos programas foram estabelecidos para inclusão e participação de PCDs no mercado de trabalho. Por isso foi criado o programa “Contrate PCDs e descubra grandes talentos”, que beneficia empresas, indivíduos e a sociedade em geral, ampliando a oferta de talentos para preenchimento de vagas. Além disso, as empresas estão mais propensas do que nunca a atrair PCDs como consumidores e clientes.

Curitiba possui uma política de inclusão com amplo atendimento nas escolas. Aproximadamente 750 menores e alunos de alta prioridade são acompanhados por profissionais de apoio em sala de aula. O município conta com 656 profissionais que auxiliam os alunos na locomoção, alimentação, higiene e algumas atividades escolares sob o planejamento e orientação do diretor.

Além disso, existem instituições com a responsabilidade de trabalhar pela inclusão e participação de PCDs. Uma das mais importantes é a Fundação de Ação Social, vinculada à Secretaria dos Direitos da Pessoa com Deficiência, que coordena e executa a política de assistência social para a proteção de famílias e indivíduos em situação de risco e vulnerabilidade social. No setor da educação, os programas de igualdade de atendimento e inserção profissional para PCDs são operados pelos Centros Municipais de Educação Infantil (CMEI) e Centros Municipais de Atendimento à Educação Especializada (CMAEE), além do Centro de Captação de Empregos para pessoas com deficiência e do Sistema Nacional de Empregos para Orientação sobre Deficiência (SINE).

Com relação ao emprego, a Lei de Cotas 8.213, de 1991, reserva entre 2% e 5% dos locais de emprego para pessoas com deficiência, dependendo do tamanho da empresa. Entretanto, muitas empresas que desejam empregar PCDs enfrentam obstáculos; por exemplo, a falta de pessoas treinadas em um determinado ofício, o que muitas vezes torna quase impossível oferecer emprego a essas pessoas. Por isso, o papel fundamental é desempenhado por entidades como o Centro de Captação de Empregos e o Sistema Nacional de Empregos para Orientação sobre Deficiência (SINE), que apoiam empresas, promovem a oferta de vagas, buscam profissionais e disponibilizam espaço físico para processos seletivos e entrevistas. Em 2018, 431 PCDs encontraram trabalho por meio do SINE em cargos como assistente administrativo, zelador, assistente de serviços e operador de central de atendimento, entre outros. (Prefeitura Municipal de Curitiba - Fundação FAS de Ação Social, 2018).

Além disso, programas de inclusão e desenvolvimento de competências são implementados por meio da Secretaria de Direitos de PCDs, parte da Secretaria de Governo, especialmente o Prêmio de Inclusão, que reconhece projetos relacionados à entrada no mercado de trabalho para PCDs, disseminando serviços nas áreas de saúde, educação, cultura, trabalho, esporte, acessibilidade, vida autônoma e proteção.

→ **PARTICIPAÇÃO DO CIDADÃO DESDE A FASE DE PLANEJAMENTO**

A Secretaria de Governo, por meio do Departamento de Direitos das Pessoa com Deficiência, garante a participação de pessoas com deficiência em todas as áreas, inclusive transporte. No âmbito da Câmara Técnica de Acessibilidade e do Conselho Municipal dos Direitos da Pessoas com Deficiência, são realizadas reuniões mensais com representantes. O objetivo dessas reuniões é incluir observações e percepções sobre PCDs nos projetos que estão sendo planejados e desenvolvidos no município. Esta participação começa na fase de conceituação dos projetos, o que significa que a infraestrutura inclui desde o início parâmetros de desenho universal, tornando mais eficiente a utilização dos recursos e evitando futuras adaptações da infraestrutura que podem resultar em custos mais elevados.

→ **DADOS E DESENVOLVIMENTO: MOTOR DA TOMADA DE DECISÕES**

O Departamento de Direitos das Pessoas com Deficiência faz um censo das pessoas com deficiência para identificar e apoiar, por meio de diferentes programas, os requisitos para sua participação na vida civil. Os programas de apoio ao transporte incluem o Sistema de Transporte para Inclusão (TOI), que é uma plataforma de gestão integrada e colaborativa para a melhoria do serviço de transporte. Os usuários entram em contato com um servidor de telefonia, no qual o pessoal gera o roteiro para atender às suas demandas diárias de acesso a serviços médicos e fisioterapêuticos. Com o apoio deste serviço de transporte especializado,

as PCDs podem comparecer às suas consultas médicas de forma eficiente e segura. O usuário recebe o horário e o local da consulta médica, bem como o endereço de coleta e de devolução da pessoa com deficiência. Estas informações são introduzidas na plataforma, que possui um algoritmo numérico que determina os percursos mais rápidos e convenientes para a programação do percurso dos ônibus especializados que transportam as pessoas com deficiência que solicitam o serviço. Em 2019, foram realizadas 1.800 viagens e emitidos 100.000 cartões de usuário do sistema Acesso (Moraes, 2019).

O sistema de roteamento dinâmico foi muito útil para María Elena Antunes Rodríguez e sua filha Gianni Rodríguez. Comentários de Maria Elena: “É difícil para mim levá-la em sua cadeira. Não sou forte o suficiente, então não saímos de casa. Tudo mudou com o Acesso. É a melhor coisa que já aconteceu conosco.” (Paullier, 2016).

Além desse programa, existem programas de intercâmbio e inclusão laboral, além de atividades culturais, treinamento e socialização sobre os direitos das pessoas com deficiência. (Governo da Cidade de Curitiba, 2019).

→ DIMENSÃO ATITUDINAL: NÃO À DISCRIMINAÇÃO, SIM À INCLUSÃO

Um estudo recente da Scope (Organização para Deficiência e Igualdade da Inglaterra e do País de Gales) em 2018 descobriu que uma em cada quatro pessoas com deficiência não utiliza transporte público por causa de atitudes negativas de outros usuários. (Coffey, 2018). Apesar da remoção de muitas barreiras físicas nos sistemas de transporte público, as barreiras atitudinais ainda são um obstáculo que impede as PCDs de ter acesso igualitário às oportunidades. Como resultado, as modificações são recomendadas não apenas para o ambiente físico, mas também para as oportunidades educacionais para redução de atitudes negativas em relação às pessoas com deficiência⁶⁷.

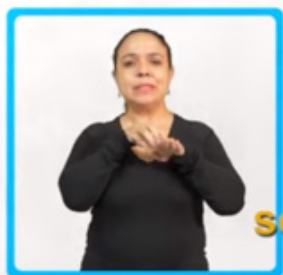
Campanhas atitudinais também foram desenvolvidas para fornecer orientação sobre atitudes inclusivas que enfatizam a importância de comportar-se de forma adequada e respeitosa com as PCDs. São oferecidos palestras e treinamentos aos funcionários municipais com atividades voltadas para a promoção do atendimento inclusivo no serviço público municipal. Essas atividades recriam as limitações e dificuldades enfrentadas pelas PCDs em seu dia a dia.

67. Transporte Público: Uma Investigação das Barreiras para PCDs. Jill L. Bezyak, Scott A. Sabella & Robert H. Gattis (2010).

→ CAMPANHA DE ACESSIBILIDADE ATITUDINAL - AMANDA LYRA, PREFEITURA DE CURITIBA.

CURITIBA TURISMO

IMG: Curitiba.pr.gov.br



seja nas ruas, nas edificações, nos transportes...

→ A TERMINOLOGIA CORRETA AJUDA A INCLUIR A PESSOA COM DEFICIÊNCIA. CAMPANHA DE ALERTA: O SÍMBOLO DA CADEIRA DE RODAS REPRESENTA TODAS AS DEFICIÊNCIAS.

IMG: Curitiba.pr.gov.br

**ESTE
SÍMBOLO NOS
REPRESENTA.**



#passeadiante
esta informação

→ UBERLÂNDIA

→ DIMENSÃO DA POLÍTICA: A VISÃO DA CIDADE, INSTITUIÇÕES E LIDERANÇA

Uberlândia é um município brasileiro do estado de Minas Gerais com população de 646.613 habitantes, área de 4.116 km² (IBGE, 2018) e densidade populacional de 146,78 habitantes/km² (IBGE, 2010). Sua economia é baseada na agroindústria e serviços. Em 1990, a Lei Orgânica Municipal reconheceu o direito à acessibilidade. Desde então, as primeiras rotas de ônibus acessíveis foram estabelecidas. Posteriormente, os concessionários de transporte foram obrigados a tornar 100% de suas frotas de ônibus acessíveis e, em 2012, Uberlândia tornou-se a primeira cidade do Brasil a cumprir essa meta.

As dimensões política, regulatória e institucional têm um impacto direto na infraestrutura, na operação e no serviço do sistema de transporte. Em Uberlândia, a prefeitura tem investido em rampas nas calçadas, o sistema de transporte público é gratuito para PCDs, bicicletas são permitidas no sistema e há órgãos responsáveis por sua gestão e seu controle. Todas essas regulamentações tiveram um impacto positivo nas condições de deslocamento e na qualidade de vida. Este trabalho já se arrasta há quase 30 anos. Um dos resultados é que 16% das pessoas com deficiência com menos de 29 anos puderam estudar. Outra conquista das políticas urbanas adotadas foi a criação da Superintendência Municipal de Mobilidade Urbana e de Pessoas com Deficiência. Este órgão governamental, em conjunto com a Secretaria de Acessibilidade e o Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência, zela pela proteção e pela consideração desses direitos em todas as ações do Município. (SEPLAN Uberlândia, 2010).

Com a promulgação de leis e a instalação de órgãos de fiscalização, Uberlândia tornou-se um exemplo em acessibilidade: em 2010, a ONU a declarou uma das 100 cidades-modelo do mundo em acessibilidade. Após a criação da Unidade de Acessibilidade na Direção de Planejamento Urbano em 2000, todas as obras civis de uso coletivo e privado estão acessíveis, garantindo o direito de mobilidade a toda a população, inclusive PCDs.

A abordagem da cidade consiste em incluir PCDs como uma parte fundamental da produtividade e do desenvolvimento urbano. Trata-se de proporcionar condições para uma qualidade de vida adequada a esta população e criar oportunidades para que ela participe em igualdade de condições e contribua de forma igualitária para o progresso. Por exemplo, o transporte público é gratuito para PCDs que estão passando por programas de reabilitação, terapia, estudando ou trabalhando. Segundo Idari Alves da Silva, diretor da Unidade de Acessibilidade do Departamento de Planejamento Urbano: *“É importante para as PCDs demonstrar que estão fazendo algo por si mesmas.”*

Em Uberlândia, o Departamento de Planejamento Urbano não se limitou a tornar a infraestrutura da cidade mais acessível. Há mais de 30 anos, ele prioriza aspectos associados à economia e benefícios sociais das PCDs. Em colaboração com outros departamentos, como Mobilidade, Social, Saúde e Trabalho, este esforço é coordenado através da entidade administrativa da Unidade de Acessibilidade.

A implementação de uma política de acessibilidade integrada requer liderança. Idari Alves da Silva não apenas promove projetos com alto padrão de qualidade, mas seu trabalho vai além na luta pelo cumprimento e pela defesa dos direitos e da autonomia das PCDs. Como integrante de diversos movimentos civis e fundador do Conselho de Pessoas com Deficiência, a Idari é reconhecido como um ícone por este grupo.

→ 100 POR CENTO DE TRANSPORTE ACESSÍVEL

Conforme mencionado acima, Uberlândia foi a primeira cidade do Brasil a ter uma frota de ônibus 100% acessível em 2012. Desde então, a cidade continuou seu trabalho com regulamentos de acessibilidade robustos que alcançaram grandes resultados nos níveis urbano, arquitetônico e de transporte. Todas essas medidas visam à criação de uma cidade inclusiva, beneficiando as 22 mil PCDs⁶⁸ do município, além de idosos, pessoas com mobilidade reduzida, gestantes, crianças e toda a sociedade em geral.

O Sistema de Transporte Rápido por Ônibus (BRT) de Uberlândia é composto por 450 ônibus, 134 rotas, 24 estações de embarque e seis terminais de integração. São realizadas 5.129 viagens diárias no total. Os ônibus contam com elevador com rampa para acesso fácil e seguro de pessoas em cadeiras de rodas. Nas esquinas das ruas do sistema BRT, os cruzamentos de acesso à estação são feitos no nível das estradas, o que obriga os veículos a reduzir a velocidade. Os terminais de transporte são projetados para serem acessíveis e possuem padrões de desenho universal: rampas, pavimentação podotátil, sinalização, elevadores e equipe de apoio para atendimento aos passageiros. Os terminais também possuem lojas e outros usos, para atrair mais pessoas e criar centros cívicos e de serviços que reduzem o deslocamento para o centro da cidade e o congestionamento.

A cidade oferece ainda o serviço de 50 vans adaptadas com rampas e elevadores para transporte porta a porta em áreas de difícil acesso (700 visitas por dia), 1.500 rampas de acesso em calçadas e 300 vagas de estacionamento para idosos e PCDs. Estima-se que cerca de 10.000 PCDs conseguiram ingressar no mercado de trabalho por conta da facilitação da mobilidade pela prefeitura e da adaptação das instituições para receber esses trabalhadores.⁶⁹

68. Destas pessoas, 46% têm deficiência física, seguidos por 32% com deficiência cognitiva. Em menor proporção, existem pessoas com deficiência auditiva e visual (15% e 10%, respectivamente), e 5% possuem deficiências múltiplas. (PS Marketing, 2015).

69. <http://thecityfixbrasil.com/2013/08/29/uberlandia-cidade-modelo-em-acessibilidade/>

→ **ESTAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE BRT, LINHA VERDE, UBERLÂNDIA**



IMG: Diana Sandoval

→ **TERMINAL DE INTEGRAÇÃO DE TRANSPORTE**



IMG: Diana Sandoval



IMG: Diana Sandoval

→ ESTAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE BRT, LINHA VERDE, UBERLÂNDIA



IMG: Diana Sandoval

→ **DIMENSÃO FÍSICA; UBERLÂNDIA SEM BARREIRAS**

Uberlândia é um dos epicentros do esporte paraolímpico. É um dos destinos preferidos de atletas nacionais e internacionais que procuram instalações desportivas acessíveis e de alto padrão nas quais possam treinar para competições, como os Jogos Paraolímpicos. A acessibilidade em Uberlândia é um aspecto transversal das políticas públicas. O resultado é uma cidade em que os espaços públicos e a arquitetura são construídos com parâmetros de desenho universal, o que tem produzido uma real inclusão e integração da população com deficiência, através da integração social em larga escala. A cidade ainda tem desafios, como padronização de calçadas, implantação universal de rampas e sinalização sonora em semáforos. Porém, as mudanças até momento são formidáveis.

→ **CÓDIGO DE CONSTRUÇÃO ACESSÍVEL**

A Lei Municipal 235, de 2000, regulamenta os critérios de acessibilidade a edifícios públicos e privados. De acordo com essa lei, todas as construções civis agora são obrigadas a cumprir esses critérios. Para isso, a Unidade de Acessibilidade conta com profissionais que assessoram as construtoras e analisam e aprovam projetos que atendem satisfatoriamente às normas de acessibilidade, antes da emissão da licença da construção. Este regulamento é aplicado apenas a projetos recentes, de modo que, como em muitas cidades, ainda existem problemas de acessibilidade em edifícios construídos anteriormente. Faz-se melhor incluir elementos de acessibilidade na fase de projeto e construção, quando o custo pode ser de três a cinco por cento (dependendo do tipo de projeto), enquanto adaptações posteriores podem ser muito mais caras⁷⁰.

A Cartilha de Acessibilidade, produzida por Idari Alves da Silva (diretor de acessibilidade da Prefeitura de Uberlândia) e sua equipe técnica, é uma ferramenta que, desde sua publicação em 2008, tem sido utilizada por profissionais e estudantes de arquitetura para garantir a acessibilidade de qualquer projeto futuro (Prefeitura de Uberlândia 8, s.d.). Da Silva comenta que “a intenção da cartilha é divulgar detalhes fundamentais da acessibilidade ao projeto arquitetônico, como altura da barra de apoio, vagas de estacionamento e espaço de circulação, entre outros”. (Silva, 2019).

A cartilha é um documento educativo que explica os principais pontos da lei brasileira de inclusão da pessoa com deficiência (Lei nº 13.146), promulgada em julho de 2015, e a norma técnica de acessibilidade a edificações, móveis, espaços e equipamentos urbanos (NBR 9050), emitida pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). (Prefeitura de Uberlândia).

70. Estudo do corredor Transmilenio Bogotá Carrera 7ª, segundo orçamentos para inclusão de elementos de acessibilidade nas obras, 2019.

→ CONCLUSÃO

Com base nos estudos de caso analisados, fica evidente que o desenvolvimento e a implementação de serviços de transporte público melhorados é fundamental para a inclusão de PCDs. Nestes exemplos, a política de acessibilidade tem sido um elemento transversal e integrado em áreas como transporte, saúde, educação, acesso ao trabalho e cultura, entre outras. A integração intersetorial e coerente é essencial para construir a capacidade necessária para a implementação de projetos e programas que realmente beneficiem as PCD e garantam o cumprimento de seus direitos, bem como o acesso às oportunidades oferecidas pela vida urbana.

Em ambas as cidades, Curitiba e Uberlândia, acessibilidade e inclusão foram elementos-chave desde a concepção e o início dos sistemas de planejamento e de transporte. Em Curitiba, com a visão de Jaime Lerner, o planejamento de uma cidade com uso do solo e transporte integrados começou na década de 1970. Em Uberlândia, muito antes da promulgação da Lei brasileira 10.098 de 2000, “Lei de Acessibilidade aos Transportes”, já havia sido decretada em 1990 uma Lei Orgânica Municipal que reconhecia o direito à acessibilidade. Tanto em Curitiba, como em Uberlândia, a acessibilidade fez parte do modelo de transporte desde o início. Nas palavras de Lerner, seu princípio era facilitar a integração no esforço coletivo: “para tentar resolver um sonho coletivo temos de encontrar uma causa comum. Se a cidade não se tornar uma causa compartilhada, isso não mudará.” Em Curitiba, houve uma definição clara da política para colocar os cidadãos e suas vidas diárias no centro das preocupações. (Gaete Feres, 2003).

A receita do sucesso de Curitiba parte dessa base e vem sendo seguida por mais de 30 anos de trabalho em uma estratégia intersetorial, resultando na implementação dos projetos e programas previstos em seus planos de desenvolvimento. A acessibilidade ao transporte, a participação cidadã, o desenvolvimento tecnológico e uma cultura cidadã inclusiva tornaram-se parte essencial dos entes públicos e do trabalho das autoridades, que integraram as políticas de acessibilidade na base dos projetos e programas em desenvolvimento.

No caso de Uberlândia, as leis de acessibilidade ao sistema de transporte e à construção urbana foram adotadas de forma ágil e conclusiva. A inclusão é uma prioridade do município há 30 anos. Além disso, Uberlândia teve um líder, um ativista pelos direitos das PCDs. Esse líder, Idari Alves, trabalha pela causa há 45 anos, inicialmente como cidadão e desde 2001 com o governo. Em 2002, ele apoiou a criação do Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência e foi membro do CONADE (Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência), de 2004 a 2006. Atualmente, é Diretor de Acessibilidade do Departamento de Planejamento Urbano. A atuação de Idari, como servidor público e principal historiador da luta do movimento das PCDs no Brasil, tem desempenhado um papel fundamental nas políticas de inclusão e acessibilidade da cidade.

No futuro, as duas cidades planejam implementar novas tecnologias em sua missão de tornar suas cidades mais acessíveis. Em Curitiba, a frota de ônibus estará 100% acessível até 2025. Também serão realizados trabalhos de ampliação do centro de controle e de desenvolvimento de aplicativos móveis de geolocalização, que possam ajudar deficientes visuais, entre outros, a identificar com mais precisão sua localização na cidade. (Governo da Cidade de Curitiba, 2019).

Uberlândia continuará a atuar como um centro esportivo paraolímpico com a inauguração do Centro de Iniciação Esportiva (CIE), de 9.420 m², para atletas de alto rendimento nos jogos de golbol, atletismo, tênis de mesa, para-badminton, levantamento de peso, vôlei sentado, bocha e judô. Também serão oferecidas aulas de atletismo olímpico, judô e tênis de mesa para crianças e adolescentes. (Governo da Cidade de Uberlândia, 2019).

Sistema de Transporte Integral

- 1 Cada um dos componentes dos sistemas de transporte - frota, paradas, terminais - deve cumprir os princípios do desenho universal.**
- 2 A inclusão depende da integralidade de toda a rede, inclusive de um sistema de transporte multimodal sem barreiras arquitetônicas.**
- 3 O treinamento de pessoal e a educação de passageiros de transporte público sobre como reduzir barreiras para PCD é fundamental.**



REFERÊNCIAS

Câmara Municipal de Curitiba. «Curitiba Inclusiva.» Relatório Interno da Câmara Municipal, Comunicações, Ippuc, Curitiba, 2019.

— . <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/startup-apresenta-aplicativo-que-ajuda-deficientes-visuais-a-se-localizar/49135>. 30 de janeiro de 2019. <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/startup-apresenta-aplicativo-que-ajuda-deficientes-visuais-a-se-localizar/49135>.

Câmara Municipal de Curitiba - Fundação de Ação Social (FAS). Sine tem núcleo para inclusão profissional de Pessoas com Deficiência. 17 de julho de 2018. <https://fas.curitiba.pr.gov.br/idf=2219> (último acesso: 20 de fevereiro de 2020).

Câmara Municipal de Uberlândia. <https://www.uberlandia.mg.gov.br>. 2019. <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/orgaos-municipais/futel/centro-de-iniciacao-ao-esporte-cie/> (Último acesso: 20 de fevereiro de 2020).

Coffey, Helen. INDEPENDENT. 10 de outubro de 2018. <https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/uk-disabled-travel-accessibility-public-transport-report-trains-buses-a8577211.html> (Último acesso: 20 de fevereiro de 2020).

de Moraes, Denise, entrevista de Diana Sandoval. SITES, Sistemas de Transporte Especial (8 de agosto de 2019).

Gaete Feres, Hector. «El Caso de Curitiba: liderazgo y asociatividad.» Revista de Urbanismo , 2003.

Hidalgo, Dario. A visão de Jaime Lerner para Curitiba. 27 de maio de 2014. <https://thecityfixbrasil.com/2014/05/27/a-visao-de-jaime-lerner-para-curitiba/>.

IBGE. Fórum Nacional de Entidades Metropolitanas. 2017. <http://fnembrasil.org/regiao-metropolitana-de-curitiba-pr/> (Último acesso: 19 de fevereiro de 2020).

IBGE. «Censo.» Brasília, 2010.

— . Cidades IBGE, Brasil, Paraná, Curitiba. 2019. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/curitiba/panorama> (Último acesso: 19 de fevereiro de 2020).

— . <https://cidades.ibge.gov.br>. 2018. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/uberlandia/panorama>.

— . Pessoas com deficiência: adaptando espaços e atitudes. 20 de setembro de 2017. <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/16794-pessoas-com-deficiencia-adaptando-espacos-e-atitudes> (Último acesso: 19 de fevereiro de 2020).

IBGE, citado em IPAREDES. «iparedes.gov.br.» Caderno estatístico. Município de Curitiba. 2019. <http://www.ipardes.gov.br/cadernos/MontaCadPdf1.php?Municipio=80000&btOk=ok> (Último acesso: 19 de fevereiro de 2020).

Moraes, Denise. Diretoria dos Direitos das Pessoas com Deficiência Curitiba (23 de outubro de 2019).

Organização Mundial da Saúde - Banco Mundial. «Informe Mundial sobre la Discapacidad.» minsalud.gov.co. 2011. <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/INEC/INTOR/informe-mundial-discapacidad-oms.pdf> (Último acesso: 19 de fevereiro de 2020).

Paullier, Juan. Bloomberg Cities. 2016. <https://medium.com/@BloombergCities/curitiba-una-ciudad-conocida-por-su-sistema-de-transporte-en-autobuses-aspira-a-ofrecer-una-6cd33e3e36>.

Prefeitura de Uberlândia. Secretaria de Urbanismo. s.d. <https://www.uberlandia.mg.gov.br/prefeitura/secretarias/planejamento-urbano/acessibilidade/> (Último acesso: 20 de fevereiro de 2020).

PS Marketing. <https://www.psmarketing.com.br>. 2015. <https://www.psmarketing.com.br/estatisticas/socioeconomico/pessoas-com-deficiencia-em-uberlandia-2015>.

RAIS, citado em Câmara Municipal de Curitiba. CURITIBA - Notícias - Estudo apresenta diagnóstico de mercado de trabalho para pessoas com deficiência. 08 de maio de 2014. <https://www.curitiba.pr.gov.br/noticias/estudo-apresenta-diagnostico-de-mercado-de-trabalho-para-pessoas-com-deficiencia/33725> (Último acesso: 20 de fevereiro de 2020).

SEPLAN Uberlândia. <http://habitat.aq.upm.es/dubai/10/bp2550.html>. 2010. <http://habitat.aq.upm.es/dubai/10/bp2550.html>.

Silva, Idari Alves Da, entrevista de Diana Sandoval. Acessibilidade Universal em Uberlândia (30 de agosto de 2019).

TheCityFix, in UITP. «Safe Accessible Public Transport for All.» Making SDG 11.2 a reality. Abril de 2019. https://hi.org/sn/uploads/document/190518-sdgs_uitpHI_REPORT_LRes.pdf (Último acesso: 20 de fevereiro de 2020).

Departamento de Transporte dos Estados Unidos. The Complete Trip. s.d. https://www.its.dot.gov/research_areas/attri/complete_trip.htm (Último acesso: 23 de outubro de 2019).

Universidad Católica de Chile, in EMOL.Nacional. Personas con discapacidad se demoran un 30 percent mas en viajar en transporte público. 06 de dezembro de 2017. <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2017/12/06/886310/Personas-con-discapacidad-se-demoran-un-30-mas-en-viajar-en-el-transporte-publico.html> (Último acesso: 20 de fevereiro de 2020).

URBS. URBS . 2020. <http://urbs.curitiba.pr.gov.br/institucional/urbs-em-numeros> (Último acesso: 20 de fevereiro de 2020).



O CIDADÃO COMO MOTOR DE ACESSIBILIDADE E INCLUSÃO: SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA PAZ

┃ Manuel Rodríguez Porcel

┃ Lauramaría Pedraza

┃ Diana Sandoval

A visão da cidade de La Paz para o ano de 2040 tem o cidadão como ponto focal⁷¹, com serviços igualitários e inclusivos para a capacitação e a autonomia de seus cidadãos.

71. La Paz, município autônomo, sustentável, com pleno desenvolvimento humano, interculturalidade, segurança e corresponsabilidade social, eco-produtivo, promotor da região metropolitana que presta serviços de alta qualidade com gestão do conhecimento e tecnologia, com desenvolvimento territorial compacto, policêntrico, ordenado e harmonioso com a natureza.

Essa metrópole andina, a 3.659 metros acima do nível do mar no cânion formado pelo rio Choqueyapu, deu passos gigantescos na última década para cumprir esse objetivo. O catalisador dessa transformação urbana e social tem sido o transporte na forma da maior rede de teleféricos do mundo, o Mi Teleférico, e o sistema integrado Pumakatari Bus, que, juntos, conseguiram atender à demanda de mobilidade de todos os cidadãos de La Paz com eficiência, qualidade e respeito.

La Paz e sua área metropolitana, que inclui os municípios de El Alto e Viacha, têm uma população de 2,3 milhões de habitantes, o que a torna o centro urbano mais populoso e o epicentro administrativo do Estado Pluri-Nacional da Bolívia. La Paz, ou Chuqi Yapu, em aimará, tem uma rica história de processos territoriais de mudança de espaços ancestrais para a formação da cidade moderna de hoje, em grande parte o resultado do desenvolvimento urbano informal. O crescimento exponencial da população devido à migração em massa do campo para a cidade e sua topografia complexa dificultam a acessibilidade e acentuam os problemas de mobilidade, criando barreiras físicas que impedem o acesso às oportunidades oferecidas pela cidade, especialmente para PCDs.

“Quando tornamos um local acessível, isso é um benefício para uma PCD, mas, ao mesmo tempo, é uma vantagem para toda a população.” Comenta o Presidente da Câmara Municipal, Andrea Cornejo, que, desde a sua chefia, luta pelos direitos e pela dignidade das PCDs. O Plano de Eliminação de Barreiras Arquitetônicas e Urbanas (EBAU) beneficiará 16.000 PCDs e mais de 90.000 idosos residentes no município. O objetivo da EBAU é a eliminação das barreiras arquitetônicas, a inclusão do desenho universal em edifícios existentes e novos e a acessibilidade a serviços públicos, como transporte.

O objetivo da EBAU é a eliminação das barreiras arquitetônicas, a inclusão do desenho universal em edifícios existentes e novos e a acessibilidade aos serviços públicos, como transporte. Responder a essas características urbanas e à necessidade de mobilidade exigiu a criatividade de políticos, técnicos e cidadãos para oferecer uma solução no céu, Mi Teleférico (Meu Teleférico), e em terra, o Pumakatari Bus, para o fenômeno da “miniaturização” do transporte público e, simultaneamente, lançar as bases para a construção de uma cidade inclusiva e acessível com uma cultura cidadã. Por isso, o estudo de caso de La Paz é emblemático e mostra muito bem como um sistema de transporte pode transcender a funcionalidade para transformar e melhorar a qualidade de vida de milhões de pessoas, por meio de intervenções de infraestrutura e ações específicas.

72. Existem atualmente 540 rotas de transporte público no município de La Paz, a maioria delas operadas por pequenas unidades (15.000 veículos), com baixa capacidade e má manutenção, operadas sob esquemas de coordenação e controle limitados, levando a congestionamentos e a situações de risco para a segurança rodoviária devido à concorrência para os passageiros, com impacto negativo na mobilidade dos cidadãos.

→ MI TELEFÉRICO: CELEBRANDO A INCLUSÃO

O sistema de cabos suspensos *Mi Teleférico* foi concebido em 2011 para fornecer uma solução de transporte público para as cidades de La Paz e El Alto. Ambas as cidades, conurbadas e social e economicamente interdependentes, exigiam uma solução inovadora para superar os desafios impostos pela topografia acidentada. La Paz está a 3.640 metros de altitude, enquanto El Alto está a 4.150 metros de altitude. Para um sistema de ônibus, essa diferença topográfica é um grande obstáculo porque as encostas íngremes e o desenvolvimento urbano informal de El Alto levou a ruas estreitas que alguns ônibus não podem utilizar. O sistema do teleférico foi projetado para reduzir o tempo e os custos das viagens, melhorar a acessibilidade urbana, a confiabilidade e a segurança do transporte, como também reduzir as emissões de CO₂. Este foi o primeiro sistema troncal de transporte de massa por cabo na região da América Latina e do Caribe (LAC).⁷³

73. Reformulation of the La Ceja Urban Restructuring Multi-phase Program, BID, 2017.

→ MI TELEFÉRICO EXALTA OS VALORES DA CULTURA INDÍGENA DA BOLÍVIA.



IMG: EETC- CM, 2018

IMG: EETC- CM

O sistema atualmente é composto por um anel de 10 linhas (vermelha, amarela, verde, azul, laranja, branca, azul clara, roxa, marrom e prata), com 37 estações em um total de 30,5 km construídos. Todos os dias, o Mi Teleférico transporta 4.000 passageiros por hora/sentido em suas linhas troncais e 3.000 passageiros por hora/sentido em suas linhas alimentadoras. De maio de 2014 a março de 2018, foram realizadas 120.859.207 viagens, das quais 41.817 foram por PCDs. O teleférico opera regularmente com uma frequência de cabine a cada 12 segundos e uma capacidade de aproximadamente 10 passageiros confortavelmente sentados. O sistema opera 17 horas por dia com capacidade máxima de 18.000 passageiros por hora em ambas as direções.

O *Mi Teleférico*, desde os seus primórdios, incorporou idéias transformadoras e muito potentes socialmente, tornando-se um sistema inovador com capacidade para provocar transformações e mudanças profundas na percepção da sociedade sobre um sistema de transporte público. A política de mobilidade do *Mi Teleférico* é baseada em 4 pilares:

- 1 O ser humano como centro do projeto
- 2 Ambientalmente sustentável
- 3 Melhoria da cidade
- 4 Governança e instituições

→ **UMA POLÍTICA HUMANIZADA**

Desde o início o projeto partiu da ideia de que “o ser humano está no centro do projeto”, portanto, a intenção fundamental era melhorar a qualidade de vida das pessoas. Antes do *Mi Teleférico*, não havia um sistema de transporte aceitável; o que existia era sujo, desordenado e superlotado. O sistema de cabos suspensos de La Paz, além de seu aspecto operacional, engloba a experiência de viagem dos usuários desde o momento em que entram na estação até o final de sua jornada.

→ O SER HUMANO É O CENTRO DO SISTEMA. ESTE GRÁFICO MUDA A PALAVRA PASSAGEIROS PARA VIDAS. FONTE: EETC- CM, 2018.



Com o *Mi Teleférico*, foi proposto um sistema para transformar os locais onde ele foi implementado a nível urbano e social para garantir a integração física e tarifária multimodal com outros meios de transporte, como o *Pumakatari* e o *Waina Bus* e bicicletas. A infraestrutura não apenas facilitou a ligação aos serviços existentes, mas também transformou as estações em nós de serviço (saúde, comércio, educação e lazer) e pontos de encontro para os cidadãos. Os prédios de cores vivas da estação, com nomes que enaltecem a cultura aimará, e as torres de cabos se destacam como marcos urbanos que podem ser vistos à distância, animando a paisagem.

Outro elemento muito importante neste conceito de ter o ser humano como centro do projeto é a acessibilidade universal, assim como o respeito pela diversidade dos usuários. *Mi Teleférico* é um sistema inclusivo e acessível, projetado desde a infraestrutura até a equipe operacional para PCDs.

Desde a entrada da estação, os passageiros que necessitam de algum tipo de atendimento são monitorados. Várias estações estão equipadas com máquinas de bilhetes adaptadas na altura exigida para cadeirantes. A velocidade da cabine diminui e o embarque das cadeiras de rodas é acompanhado por um operador, que acomoda a cadeira para dar mais espaço à PCD e, em seguida, solicita a estação de destino. Uma vez que o passageiro está a bordo, o operador se comunica por rádio com a equipe na estação final para receber o passageiro. As cabines também são equipadas com alto-falantes, câmeras e botão de pânico.

A Estação de El Prado, no centro da cidade, é um excelente exemplo de acessibilidade. A estação, localizada em uma área construída de alta densidade populacional, possui diversos acessos equipados com rampas, elevadores e escadas rolantes, que facilitam o acesso horizontal e vertical a espaços como bilheteria, banheiros, serviços dentro da estação e áreas de embarque. O entorno e o interior da estação possuem piso podotátil e texturas para indicar mudanças de nível. Sinalização e iluminação adequadas para orientar com eficácia os usuários com deficiência são componentes essenciais em todos os espaços.

➔ **SHOPPING CENTER DE EL PRADO, LA PAZ.**



Os elementos físicos que compõem a estação também facilitam a conexão com o exterior. El Prado fica ao lado de um shopping center bem estabelecido, muito bem sinalizado e demarcado, com diferenciação das áreas de uso e de acesso. Duas passarelas ligam a estação ao ambiente urbano, uma vez que uma rotatória próxima interrompe a continuidade e torna a passagem de pedestres insegura.

Os benefícios da acessibilidade resultaram na economia de 290.000 bolivianos em ingressos para PCDs, 45,8 milhões para idosos e 8,6 milhões para estudantes. Todos têm acesso ao cartão preferencial que dá 50% de desconto na tarifa. .

→ AMBIENTALMENTE SUSTENTÁVEL

O congestionamento de La Paz devido a um nível muito alto de motorização aumentou dramaticamente as emissões de gases de efeito estufa. Desde a implantação do Mi Teleférico, por exemplo, a operação da Linha Prata levou à redução de cerca de 2.500 toneladas métricas de CO₂ por ano. Para o seu funcionamento diário, o Mi Teleférico utiliza energia elétrica e ainda contribui para a redução da poluição sonora, já que seu sistema mecânico é silencioso.

Em colaboração com o Ministério do Meio Ambiente e da Água, o *Mi Teleférico* está em funcionamento para transformar La Paz e El Alto em cidades verdes, ecológicas, saudáveis e limpas. Essa aliança coordena ações conjuntas em educação, capacitação, campanhas, oficinas, feiras, conscientização, socialização e divulgação de políticas relacionadas à conservação, proteção e defesa do meio ambiente. Em várias estações, o sistema entregou 51,8 mil metros quadrados de áreas verdes. Até 2019, o *Mi Teleférico* tinha como meta o plantio de 20.000 árvores de espécies nativas.

De acordo com o relatório de indicadores da Empresa Mi Teleférico, a redução das emissões de gases poluentes entre 2014 e 2016 evitou o consumo de 26.726 litros de gasolina por dia e a emissão de 59,3 toneladas de CO₂, reduzindo, assim, as doenças respiratórias na população.

→ CULTURA DO MI TELEFÉRICO E SEUS BENEFÍCIOS

A Fase I do teleférico reduziu o tempo de viagem em mais de 50 por cento, melhorando a produtividade do usuário, e 96 por cento dos usuários o classificaram como excelente e muito bom, de acordo com a pesquisa de satisfação de 2016. A sociedade vê o sistema como seu, bem como ama e valoriza o serviço. Os centros urbanos que crescem ao redor das estações estão em áreas que, em muitos casos, eram perigosas no passado.

Além da infraestrutura que tem impactado positivamente a qualidade de vida dos usuários, o *Mi Teleférico* opera 47 programas de responsabilidade social, que têm como objetivo principal educar, informar e divulgar o uso correto do sistema e promover a Cultura do Teleférico, internalizada por cidadãos que reproduzem esses bons comportamentos e valores em outros espaços.

A cultura do *Mi Teleférico* é para todos os grupos populacionais. As crianças possuem 11 programas com foco em leitura, artes, desenho e educação, que incluem: concurso de contos de histórias, Aventura-T e Lectura al vuelo (Leitura no Vôo), que é uma revista apenas com conteúdo positivo que circula semanalmente no sistema. PCDs e adultos mais velhos também estão incluídos nesses programas; por exemplo, os postos de saúde Centros Vida, localizados nas estações do *Mi Teleférico*, atendem pacientes que vivem nas proximidades, economizando tempo de deslocamento. Os benefícios do Mi Teleférico têm sido tão impressionantes que ele se propõe como uma terapia alternativa para crianças com autismo que adoram viajar na cabine e relaxar, superando os efeitos de suas variações de humor.

→ GOBIERNO E INSTITUCIONALIDAD

É muito importante ter uma abordagem integrada da deficiência e coordenar o trabalho dos diferentes órgãos e instâncias do Estado para promover a inclusão de PCDs. A Lei Municipal Autônoma da Pessoa com Deficiência, Município de La Paz 209/2016, promove a inclusão de pessoas com deficiência e aborda especificamente a questão do acesso ao transporte, estabelecendo a disposição dos assentos nos ônibus, adequando os espaços públicos e definindo uma tarifa especial. Embora esta Lei Municipal tenha surgido após a implementação do *Mi Teleférico*, o sistema foi concebido como 100 por cento acessível e inclusivo, e a empresa gestora aceitou a responsabilidade de incorporar este princípio, desde a infraestrutura até os empregados.

→ ÔNIBUS PUMAKATARI



IMG: LaPaz Bus

Para além da coordenação, outra questão identificada é o financiamento da política de inclusão de PCDs nos transportes, especialmente o investimento nas infraestruturas e instalações necessárias, operando serviços exclusivos ou implementando possíveis subsídios.

→ **PUMAKATARI: A PRIORIDADE É MELHORAR A QUALIDADE DE VIDA DAS PESSOAS**

“A cidade fala todo dia que você não pode. As pessoas falam que você não pode. É um NÃO constante. Desde quando você sai de sua casa e não pode dar uma volta, o momento em que a cadeia de acessibilidade se quebra.”, afirma Andrea Cornejo, presidente da Câmara Municipal de La Paz e promotora da Lei 209 de 2016, acrescentando que “este instrumento normativo resolve o dia-a-dia das pessoas com deficiência”, incluindo a mobilidade.

Acessibilidade significa uma jornada ininterrupta e contínua. No entanto, as cidades têm uma série de elementos que se transformam em obstáculos e barreiras para PCDs; por exemplo: vendedores ambulantes, árvores, calçadas estreitas e veículos mal estacionados, entre outros. Todavia, também existem outros tipos de barreiras que têm a ver com atitude e educação, e que fazem parte da operação e do serviço do ônibus: quando um motorista não para buscar um passageiro com deficiência porque pode demorar mais para embarcar, ou quando este não sabe que animais de serviço, como cães-guia, podem viajar dentro do ônibus.

→ **EL BUS PUMAKATARI: PRIMER ESLABÓN DE LA CADENA DE ACCESIBILIDAD**

O *Pumakatari* Bus estreou em 5 de janeiro de 2014 como a primeira modalidade do sistema La Paz Bus, administrado pelo Serviço de Transporte Municipal (SETRAM). O *Pumakatari* foi planejado na forma de ônibus alimentadores do sistema de BRT, a fim de atender à demanda dos cidadãos que vivem nas encostas mais remotas de La Paz. Os 61 ônibus da primeira fase do sistema La Paz Bus foram inaugurados em um ato simbólico e festivo, a *Ch'alla*, uma prática aimará que consiste em derramar uma bebida ritual sobre um objeto para protegê-lo e abençoá-lo.

Desde o início das operações, os princípios que regem a infraestrutura e o serviço do *Pumakatari* Bus incluem acessibilidade e universalidade. Edward Sanchez, diretor geral do Sistema Integrado de Transporte Rodoviário de La Paz, ressalta que todos os cidadãos, sem restrições, podem utilizar o serviço em condições de igualdade, qualidade e segurança, garantindo o direito à livre mobilidade. Consequentemente, a LaPaz Bus está profundamente empenhada em viver de acordo com estas premissas ao nível da infraestrutura e nos componentes operacionais.

O *Pumakatari* Bus atualmente opera continuamente 24 horas por dia, com seis linhas e uma frota de 179 ônibus. Os veículos foram projetados especificamente para superar a complexa orografia de La Paz, e foram desenvolvidos a partir de um protótipo com a melhor tecnologia e parâmetros universais de acessibilidade:

- Carroceria do ônibus mais alta para adaptar-se à diferença de altura e de inclinação de calçadas e ruas.
- Porta de entrada ou saída exclusiva.
- Capacidade para 61 pessoas: 29 sentadas e 32 em pé. Assentos para uso exclusivo de gestantes, crianças, idosos e PCDs. Em comparação com os ônibus convencionais, os ônibus de Pumakatari têm o dobro de assentos azuis.
- Espaço para cadeirantes.
- Corrimãos verticais e horizontais e puxadores individuais.
- Elevador hidráulico na porta traseira para acesso de cadeiras de rodas.
- O anfitrião auxilia os passageiros no pagamento da tarifa, no acesso, nas informações e na segurança.
- Sistema de alto-falantes para ouvir melhor o anfitrião e telefone para comunicação com a central de controle.
- Telas com informações de interesse.
- Sinais de LED com informações sobre paradas e rotas.
- Conjunto de primeiros socorros.
- Câmeras de segurança.
- Sistema de auto-falantes.
- Espaço dedicado para cães-guia.
- Um Serviço de Atendimento ao Cidadão (SAC) para atender às demandas e reclamações dos usuários dos ônibus.

O sistema La Paz Bus possui uma estação de transferência de passageiros com pontos de intercâmbio modais compartilhados com as linhas vermelha, amarela e verde do sistema *Mi Teleférico*, transportando 22.951 passageiros por dia. Há também 30 ônibus *Chiki Titi*, veículos menores que atendem áreas de difícil acesso.

As paradas de ônibus são equidistantes a 350 metros, uma distância muito conveniente para os pedestres e adaptada aos parâmetros do desenho universal. Diversas estações estão na área de influência de equipamentos urbanos, como escolas, centros esportivos e institutos para PCDs.

Exemplo disso é a Unidade de Ensino Secundário, que possui um programa especial para pessoas com deficiência cognitiva com 27 alunos de 6 a 34 anos. A professora e líder do projeto, María Luisa Aguilar, comenta que os ônibus *Pumakatari* possibilitaram “que muitos dos alunos viajassem grandes distâncias com autonomia e segurança para assistir às aulas”. Nesta situação, as crianças puderam melhorar suas habilidades de comunicação e socialização.

No entorno imediato, as calçadas contam com pavimento podotátil com rampas nas esquinas, facilitando o acesso de pessoas com deficiência visual e motora.

Além do motorista, os ônibus contam com um anfitrião que recolhe as passagens e informa o motorista sobre o serviço solicitado. O anfitrião é o elemento chave para auxiliar no acesso e na orientação no ônibus e nas paradas para PCDs, mulheres, crianças e idosos. A equipe do *Pumakatari* recebe treinamento regular em protocolos de assistência e de emergência. Há também um desconto de 50% na passagem de ônibus disponível para pessoas que possuem o cartão de registro de deficiência. Crianças e adultos mais velhos também têm direito a esse benefício.

→ PUMAKATARI CELEBRA A CULTURA E DIVERSIDADE AIMARÁS

O nome *Pumakatari* refere-se à união do puma andino e do katari (cobra), dois animais de grande importância na cultura Tiahuanacota. O nome escolhido para este sistema integrado de ônibus representa um profundo sentimento de pertencimento e de identidade com a cultura ancestral, junto com sua imagem resultante de um concurso aberto à comunidade criativa da cidade.

Uma das personagens do *Pumakatari* Bus é Sara Quispe, uma típica “chola” de La Paz que dirige um dos ônibus do sistema. “Sarita,” como seus colegas a chamam, tem 35 anos e já dirigiu caminhões, microônibus, táxis e, atualmente, um *Pumakatari*. Sara foi uma das primeiras impulsionadoras do sistema e seu exemplo incentivará muitos outros a aderir. Diz Sara: “Não foi fácil. Eles me disseram que não podiam conceder licença para mulheres e que eu tinha de ir para casa cozinhar. Saí chorando, mas não desisti.”

Graças a mulheres como Sara, a roupa tradicional das mulheres indígenas da Bolívia não é mais um estigma, mas um símbolo de fortalecimento racial e feminino. Esses tipos de personagens e de histórias são de grande importância na Bolívia, país que lidera a classificação com o maior índice de violência contra a mulher na região da ALC: 7 em cada 10 mulheres sofrem violência de todos os tipos. Diariamente, são feitas de 10 a 12 reclamações por abusos, proibições e limitações na família.

A La Paz Bus incentiva o recrutamento e a entrada de mulheres no setor de transporte; contudo, poucas mulheres são treinadas para esses empregos. A próxima etapa será abrir uma auto-escola com enfoque de gênero.

→ **O CIDADÃO PUMAKATARI: VALORES E EDUCAÇÃO**

A intervenção em qualquer área da gestão pública exige que todos os programas ou projetos sejam acompanhados de campanhas de conscientização, educação e envolvimento. No caso da inclusão para PCDs, é imprescindível que os demais usuários do sistema, bem como os prestadores de serviços (inclusive motoristas e vendedores de passagens) tenham uma atitude amigável e, acima de tudo, estejam disponíveis para atender aos pedidos de assistência. Um estudo realizado pela organização MENCAP no Reino Unido constatou que um dos problemas mais comuns no transporte público relatados por pessoas com deficiência cognitiva é a falta de compreensão e de conhecimento sobre as dificuldades que enfrentam em suas viagens, por parte de outros usuários e motoristas, além da insegurança.

A La Paz Bus trabalha continuamente para a conscientização cívica, contando todos os dias com veículos em perfeito estado de conservação, equipe treinada e um serviço confiável. Os usuários do Pumakatari estão mudando sua mentalidade e resgatando valores como respeito, simpatia e solidariedade, comportamentos que são replicados em outras áreas da cidade. Para isso, o serviço também incluiu um componente de educação e de treinamento sobre inclusão de usuários com deficiência, que é oferecido a todos os empregados da La Paz Bus:

- Campanhas educativas sobre as dificuldades enfrentadas pelos usuários com deficiência no sistema.
- Campanhas de promoção do envolvimento de outros usuários, conscientizando sobre a responsabilidade social da inclusão da deficiência.
- Campanhas para ensinar como colaborar e auxiliar PCDs enquanto utilizam o sistema de transporte público.

A La Paz Bus também promove um programa de inclusão laboral para que pessoas com deficiência cognitiva possam trabalhar como anfitriões de ônibus. O programa fornece a essa população acesso a empregos decentes, e eles se tornam embaixadores da tolerância e do respeito à diversidade e à inclusão. No caso de motoristas e outros prestadores de serviço, o treinamento para deficientes físicos é um requisito do contrato operacional do sistema.

→ CONCLUSÃO

O *Mi Teleférico* e o *Pumakatari* são grandes exemplos de transformação positiva da sociedade, através de um serviço de transporte centrado no ser humano. Por meio da educação, do atendimento e da inclusão de toda a sociedade (PCDs, idosos e crianças), esses dois sistemas demonstram como a mobilidade urbana pode contribuir para a qualidade de vida dos habitantes de uma cidade. Quando o transporte público é entendido de forma holística, não somente pelo número de passageiros transportados, mas também pelo serviço, pela atenção e pela humanização da viagem, os resultados se aprofundam e transformam a viagem em uma experiência positiva que muda a vida de cada cidadão. Essa transformação é muito poderosa, porquanto educa os cidadãos e cria um senso de propriedade do sistema — dois elementos fundamentais para a sustentabilidade, a convivência e a inclusão do cidadão.

Sistema de Transporte Humanitário

- 1 A experiência humana deve orientar o projeto e a operação dos sistemas de transporte urbano.**
- 2 Os sistemas de transporte são um componente fundamental de cidades sustentáveis, saudáveis e limpas.**
- 3 Os sistemas de transporte humanitário combinam tecnologias avançadas com uma cultura de inclusão de diversas identidades e necessidades de mobilidade.**



REFERÊNCIAS

Banco Interamericano de Desenvolvimento (2017). Reformulación del Programa Multifase de Reordenamiento Urbano de La Ceja. Fonte: <https://www.iadb.org/en/project/BO-L1079> (09 de 28 de 2019)

Banco Interamericano de Desarrollo (2019). Mapas de Viaje del Cliente: Políticas de mejoramiento para la accesibilidad universal en los sistemas de transporte público de América Latina y el Caribe. Fonte: <https://publications.iadb.org/es/accesibilidad-e-inclusion-en-transporte-analisis-en-ciudades-latinoamericanas-mapas-de-viaje-bogota> (09 de 28 de 2019)

Educo (2019). Andrea, líder y activista, supera día a día las barreras de la discapacidad. Available at: <https://educbo.org.bo/2019/03/08/andrea-lider-y-activista-supera-dia-a-dia-las-barreras-de-la-discapacidad/> (09 de 25 de 2019)

Empresa Mi Teleférico (2019). Fonte: <https://www.miteleferico.bo/?p=4986> (09 de 30 de 2019)

Empresa Mi Teleférico (2018) Memorias: 2017- 2018.

Empresa Mi Teleférico (2018) Indicadores 2018.

Gobierno Autónomo Municipal de La Paz, Plan Integral La Paz 2040 (2015).

Concejo Municipal de La Paz (2018). Fonte: <http://www.concejomunicipal.bo/concejo/2018/10/30/plan-ebau-de-eliminacion-de-barreras-arquitectonicas-beneficiara-a-16-mil-personas-con-discapacidad/>

Página siete (2016). Sara Quispe, conductora del Puma Katari. Fonte: <https://www.paginasiete.bo/especial01/2016/7/16/sara-quispe-chofer-pumakatari-102648.html> (01 de 10 de 2019)

Los tiempos (2017). Andrea Cornejo: La ciudad debe adaptarse a nosotros. Fonte: <https://www.lostiempos.com/oh/entrevista/20171204/andrea-cornejo-ciudad-debe-adaptarse-nosotros> (01 de 10 de 2019).

LaPaz Bus (2016) El inicio de la transformación del transporte en La Paz.



IMG: LaPaz Bus



UMA PAISAGEM URBANA ACESSÍVEL: O CORREDOR DE TRANSPORTE DE PORTLAND

| Lance Freeman

As cidades são a maior invenção da humanidade.

Edward Glaeser, Triumph of the City, 2011

As cidades têm estado no centro do progresso humano e na sede das grandes civilizações do mundo. A plena participação no progresso humano requer acesso à cidade. Este capítulo descreve um projeto de infraestrutura de transporte em Portland, Oregon, nos Estados Unidos, projetado para ser acessível ao maior número de pessoas possível — facilitando, assim, a inclusão dessa “grande invenção” citada acima, que talvez seja igual a núcleos de hipérbole e de verdade. Após descrever de forma breve como as cidades têm sido historicamente inacessíveis a determinados grupos de pessoas, o capítulo lista algumas tentativas de promover a acessibilidade, por meio de regulamentação e de projetos mais inclusivos para o ambiente construído. Em seguida, ele trata de uma descrição do Corredor de Transporte de Portland, um exemplo de paisagem urbana acessível.

→ **CIDADES INACESSÍVEIS**

Desde o final do século 19, as cidades têm sido o centro do comércio, da política e da vida intelectual. Hoje, embora as cidades abriguem 50% da população mundial, elas representam 80% do PIB do mundo (Dobbs et al., 2011). As cidades são onde reside grande parte do fermento criativo da humanidade. O Renascimento floresceu na cidade de Florença, onde hoje é a Itália. As raízes das finanças modernas remontam ao século 18 em Londres e na cidade de Nova Iorque. Portanto, hoje, a plena participação em todos os aspectos da vida — conforme determina a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência — certamente exige acesso a todos os aspectos de uma cidade.

Historicamente, muitas populações marginalizadas têm seu acesso à cidade bloqueado ou limitado.

Por exemplo, a organização espacial de muitas cidades estadunidenses frequentemente não atende às necessidades das mulheres. A cidade moderna está orientada para as necessidades e atividades de trabalhadores assalariados. Refletindo isso, o transporte público é normalmente projetado para atender às necessidades de trabalhadores que se deslocam de e para os distritos comerciais, com frequência temporal mais alta durante as horas em que os passageiros viajam para o trabalho. As mulheres, que realizam uma parte desproporcional do trabalho doméstico não remunerado fora dos horários de pico, descobrem que suas necessidades de transporte ficam em segundo plano em relação às dos homens, que têm maior probabilidade de se envolver em trabalho remunerado (Markusen 1980). Mais recentemente, como as mulheres entraram na força de trabalho remunerada em números cada vez maiores, o uso da cidade ainda difere daquele dos homens. As mulheres continuam a realizar mais trabalhos domésticos não remunerados, alguns dos quais envolvem transporte fora de casa, e utilizam o espaço público de maneira diferente daquela os homens, bem como se preocupam mais com sua segurança física (Foran, 2013).

No contexto dos Estados Unidos, os afro-estadunidenses enfrentaram severas restrições ao seu acesso à cidade. No início do século 20, os afro-estadunidenses frequentemente enfrentavam restrições legais (p. ex., zoneamento racial e acordos restritivos), bem como restrições extraleais (p. ex., bombardeios terroristas) que restringiam os lugares onde poderiam morar (Rothstein, 2017). Muitas cidades menores chegaram a se declarar “cidades do pôr-do-sol”, o que se referia a lugares em que os afro-estadunidenses eram orientados a sair antes do pôr-do-sol ou corriam o risco de lesões corporais ou prisão (Loewen, 2005).

Pessoas com deficiência também eram frequentemente excluídas ou tinham acesso limitado à cidade. Frequentemente, eles se viram incapazes de participar de forma plena das paisagens urbanas, ou apenas por meio de esforços hercúleos. As instalações de varejo abertas ao público, em geral, excluía as pessoas com deficiência. Por exemplo, antes da Lei dos Estadunidenses com Deficiências, os cegos que utilizavam cães-guia não podiam trabalhar em estabelecimentos que normalmente não permitiam cães. Michael Pachovas, um aluno com deficiência na Universidade da Califórnia em Berkeley na década de 1960, lembrou: “[...] tive de planejar as aulas de forma que cada uma fosse em um andar abaixo da anterior [...] Ao final do dia, eu pegava carona com as pessoas ou pedia que me empurrassem de volta para cima” (Greve, 2007).

Um dos determinantes mais importantes da acessibilidade de uma cidade é o transporte público.

O projeto e o planejamento do transporte público e as configurações espaciais resultantes frequentemente negligenciam as necessidades das pessoas com deficiência (Hine & Grieco, 2003). Antes do final do século 20, o transporte público geralmente tinha pouca ou nenhuma acomodação para pessoas com deficiência. Mesmo hoje, o transporte público em muitas cidades mais antigas não inclui totalmente as PCDs. A cidade de Nova Iorque tem um dos sistemas de metrô mais extensos do mundo, mas apenas um quarto de suas estações de metrô possui elevadores, o que as torna inacessíveis para pessoas com dificuldades de locomoção, em cadeira de rodas ou, até mesmo, simplesmente utilizando um carrinho de bebê para transportar uma criança — uma circunstância destacada pela recente morte de uma mulher que caiu de uma escada enquanto carregava um carrinho de bebê (Barron, 2019). Apenas 71 das 270 estações de metrô do metrô de Londres, o metrô mais antigo do mundo, são acessíveis para cadeiras de rodas ou scooters. Os preços do metrô de Paris, em comparação, são ainda piores, com apenas 15 das 303 estações de metrô totalmente acessíveis para cadeiras de rodas (Mead, Symons & Adzkie, 2017).

A autoridade de transporte da cidade de Nova Iorque fornece um serviço de transporte especial para pessoas com deficiências qualificáveis. Os serviços de transporte especial para pessoas com deficiência geralmente operam mini-vans ou ônibus com elevadores para cadeiras de rodas e outras adaptações para aumentar a acessibilidade. Esses veículos operam sem horários fixos e, frequentemente, em rotas flexíveis. Os usuários, em geral, precisam agendar o serviço com antecedência. Embora isso seja certamente uma melhoria em relação a um serviço totalmente sem acesso, como era o caso na maioria dos sistemas de transporte dos ESTADOS UNIDOS no início do século 20, os serviços de para-transito normalmente não são tão eficientes quanto os sistemas convencionais de transporte de massa. Por exemplo, os ônibus de transporte especial viajam mais devagar do que os trens do metrô. Além disso, como o usuário deve agendar o atendimento às vezes com 24 horas de antecedência, as opções para viagens espontâneas são limitadas.

Os trabalhadores que contam com o serviço de transporte especial da cidade de Nova Iorque e encontram a necessidade de permanecer no trabalho por mais uma hora simplesmente se vêm sem sorte, caso não tenham previsto essa necessidade 24 horas antes do horário.

Robert Imrie, um estudioso da deficiência na Universidade de Londres, captou de forma pungente as frustrações dos usuários do transporte especial em uma série de entrevistas realizadas na década de 1990. Dois usuários de tal serviço no Reino Unido caracterizaram suas experiências da seguinte forma:

“ Fizemos alguns trabalhos no serviço circular. Os serviços sociais devem pagar por ele e, em teoria, é um bom serviço. Porém, deve-se saber com dois dias de antecedência o que se deseja fazer e somente utilizá-lo em horários específicos.” (Imrie, 2000, 1647).

“O problema com o serviço é que ele é inadequado (...) Pode-se ficar sentado com o dedo no telefone o dia todo e nunca terminar, de modo que é difícil acessar o serviço. Mesmo se você conseguir, não há garantia de que haverá um ônibus e, muitas vezes, você deve ir em horários inconvenientes. É um sistema muito inflexível e, caso se mude de idéia sobre ir e os ônibus apareçam, você ainda será cobrado (...) Se for feita uma reserva para ir ao centro da cidade e, em seguida, mudar-se de ideia para ir à biblioteca, isso fica a critério do motorista e, muitas vezes, este não o faz. Em geral, não é um serviço satisfatório.” (Imrie, 2000, 1647–648)

De forma geral, os sistemas de transporte especial, ao mesmo tempo em que melhoram o acesso para a PCDs, também servem para segregá-las dos serviços de transporte que os não deficientes utilizam (Patel, 2019). Imagine uma família com pessoas com e sem deficiência planejando uma viagem por transporte coletivo. Caso a viagem requeira rotas inacessíveis para alguém com deficiência, a família terá de viajar separada das pessoas com deficiência, que devem utilizar os serviços de transporte especial. Tal experiência serve para lembrar as pessoas com deficiência de sua situação de desvantagem, incomodar a todos e ficar aquém do objetivo da inclusão.

A inacessibilidade associada ao transporte frequentemente começa com o próprio planejamento.

O planejamento de transporte geralmente é baseado na demanda observada — isto é, os padrões atuais de tráfego e de utilização de transporte. Todavia, eles ignoram a “demanda reprimida” — ou seja, a demanda por transporte que existiria caso as instalações fossem mais acessíveis (Hine & Grieco, 2003). Quando os metrô não possuem elevadores ou as paradas de ônibus estão muito distantes, as pessoas com deficiência podem ser forçadas a ficar em casa com mais frequência e planejar sua vida para utilizarem transporte com menos frequência (Dwyer, 2017). A falta de deslocamentos em um transporte inacessível é interpretada pelos planejadores como falta de demanda por transporte. Entretanto, se as instalações de transporte fossem mais acessíveis, as pessoas com deficiência poderiam, de fato, utilizar esse transporte com mais frequência, seja para trabalho, assistência médica ou outros motivos.

A mobilidade nas sociedades ocidentais contemporâneas prioriza as necessidades das pessoas saudáveis e, nesse grupo, daquelas que viajam para trabalho remunerado durante o horário convencional das 9h às 17h.

Os grupos marginalizados que trabalham fora dessa estrutura de horário, como mulheres e PCDs, recebem efetivamente o status de segunda classe, em termos de acesso ao transporte público.

A alienação, a inconveniência e o perigo para esses grupos marginalizados representados por cidades construídas com pessoas saudáveis em mente são captados pelas entrevistas realizadas pela Imrie referenciadas acima:

“O problema é que a infraestrutura realmente não está voltada para o acesso aos ônibus, porque quando se dá a volta na cidade em todos os pontos de ônibus, em muitos casos não se consegue chegar, visto que, em muitos casos, os carros estacionam nos locais dos ônibus, de modo que se eu estivesse em uma calçada e o ônibus estivesse lá, o ônibus não poderia chegar perto o suficiente da calçada para eu entrar e eu teria, então, de tentar sair da calçada (...) Não posso fazer isso, de forma que apenas devo olhar enquanto o ônibus passa.” (Imrie, 2000, 1647).

“Subi para visitar este edifício acessível de última geração e, quando saí do táxi, descobri que mal conseguia mover minha cadeira. Cada centímetro do pavimento era irregular e cheio de buracos, de modo que, embora houvesse todas essas instalações em seu interior, não seria bom se não pudéssemos chegar ao edifício. Não se pensa sobre isso, não é mesmo?!” (Imrie, 2000, 1648).

“Aonde quer que eu vá, a atenção é atraída para meu corpo e aquilo que não posso fazer.” (Imrie, 2000, 1651)

Uma das principais aspirações das pessoas com deficiência é não serem segregadas da sociedade em geral, seja no emprego, em instituições residenciais ou em transporte especial.

As linhas de abertura da declaração da União dos Deficientes Físicos Contra a Segregação (UPIAS), que é considerada o manifesto para o “modelo social” da deficiência (veja o capítulo de Freeman & Libertun neste volume), solicita “[...] procedimentos, para que possamos (as PCDs) participar integralmente da sociedade” e um desejo de “[...] obter a máxima independência possível nas atividades da vida diária, alcançar a mobilidade, realizar trabalhos produtivos e viver em locais e dos modos que escolhemos, com controle total sobre nossas vidas.” (União dos Deficientes Físicos Contra a Segregação, 1970).

→ TORNANDO AS CIDADES ACESSÍVEIS

O ativismo das pessoas com deficiência resultou ao longo do tempo em várias mudanças de política, que aumentaram gradualmente a acessibilidade na paisagem urbana para qualquer pessoa com deficiência. Essas políticas foram inicialmente voluntárias, como a Regra 117.1, do American National Standards



IMG: Portland.gov



IMG: Portland.gov



IMG: Portland.gov

Institute (Instituto Estadunidense de Normas Nacionais), intitulada “Tornando Edifícios Acessíveis e Utilizáveis por Deficientes Físicos”, em 1961. Posteriormente, eles se tornaram obrigatórios, como no caso da Seção 504 da Lei de Reabilitação de 1973, que proibia a discriminação em projetos financiados pelo governo federal, e a Lei dos Estadunidenses com Deficiências (LED) de 1990, que exigia “acomodação razoável” para pessoas com deficiência e aumentou lentamente o acesso, exigindo que o ambiente construído fosse modificado para acomodar suas necessidades.

No entanto, lentamente ficou claro para arquitetos, desenvolvedores e a comunidade de PCDs que atender aos requisitos mínimos de regulamentações como a LED estava longe de ser o ideal, por vários motivos (Story, Mueller & Mace, 1998). Em primeiro lugar, criar recursos separados e acessíveis para pessoas com deficiência costuma ser caro. Em segundo lugar, os chamados recursos acessíveis muitas vezes atraíram um público muito mais amplo do que aquele que foi originalmente concebido por tais políticas. Por exemplo, os idosos muitas vezes se beneficiaram de adaptações feitas para pessoas com mobilidade reduzida. Por fim, conforme sugerido pela discussão acima, as políticas que visam atender aos padrões mínimos das regulamentações, como a LED, muitas vezes segregam e estigmatizam as pessoas com deficiência (Story, Mueller & Mace, 1998). Em decorrência dessas consequências eventualmente não intencionais, o conceito de “desenho universal” discutido abaixo emergiu como uma escola de pensamento, um senso de consciência e, até mesmo, como o que alguns podem chamar de um movimento social entre projetistas, construtores e planejadores (História, Mueller & Mace, 1998).

Por sua vez, os regulamentos da LED podem, no entanto, ser vistos como um “piso” para padrões de acessibilidade aceitáveis. Como a Sociedade Estadunidense de Arquitetos Paisagistas claramente articula, os requisitos da LED e regulamentos semelhantes “[...] são um padrão mínimo de acessibilidade. Devido a seu foco nos aspectos técnicos da acessibilidade, em vez da qualidade experiencial, os padrões da LED geralmente resultam em espaços que ainda são muito desafiadores para acesso pelas PCDs, deixando-as física e mentalmente desconectadas da vida pública” (Dillon & Green, 2019).

As adaptações convencionais, como aquelas para pessoas com deficiência, focam em soluções práticas para o fim limitado de fornecer acesso.

O objetivo é atender ao requisito especificado pela LED para construir acomodações razoáveis, de modo a permitir que PCDs tenham acesso. Considere a entrada em uma instalação pública: um prédio pode ter vários degraus até a entrada principal, tornando a entrada inutilizável para cadeirantes, pais com carrinhos de bebê e outras pessoas com mobilidade limitada. Uma solução consiste em fornecer uma rampa que permita a entrada no edifício por uma porta lateral. Tal acomodação

deve ser consistente com os requisitos da LED. Assim, a rampa atenderia ao objetivo limitado de permitir o acesso de cadeirantes à instalação. O fornecimento da rampa também seria uma grande melhoria em relação à era pré-LED, quando pouca ou nenhuma acomodação era construída para pessoas com deficiência.

Em contraste, o desenho universal vai além do objetivo limitado de fornecer acesso a pessoas com deficiência e, em vez disso, busca fornecer acesso “(...) sem a necessidade de adaptação, modificação, dispositivos de assistência ou soluções especializadas, por qualquer pessoa de qualquer idade ou tamanho ou possuindo qualquer peculiaridade de saúde física, sensorial, mental ou de capacidade ou deficiência intelectual” (Centre for Excellence in Universal Design, 2019). Entre as distinções salientes está que o desenho universal visa permitir aquilo que é chamado de “uso igualitário”, delineado pelo Center for Universal Design (1997) por meio das seguintes diretrizes:

- Proporcionar o mesmo meio de utilização para todos os usuários, idêntico sempre que possível, equivalente quando não for.
- Evitar a segregação ou estigmatização de quaisquer usuários.
- Fazer provisões para privacidade, segurança e proteção, igualmente disponíveis para todos os usuários.
- Tornando o desenho atrativo para todos os usuários.

Quando o desenho é visto pelo princípio de “uso igualitário”, fica claro por que adaptações estritas para atender aos requisitos da LED, tais como uma rampa para uma entrada lateral, são diferentes de uma solução concebida por meio dos princípios do desenho universal. Uma rampa para uma porta lateral, embora permita o acesso às instalações, necessariamente segrega os portadores de deficiência. Embora os indivíduos sem deficiência possam entrar pela entrada principal, as PCDs são forçadas a fazer uso de uma entrada acessível alternativa — um exemplo claro de segregação. Além disso, é fácil imaginar como uma entrada lateral alternativa, embora aumentando o acesso, pode servir para estigmatizar aqueles que devem utilizá-la. Considere uma festa com indivíduos deficientes e não deficientes. Enquanto os não deficientes podem entrar pela entrada principal, os membros deficientes do grupo são forçados a utilizar a entrada lateral, provavelmente levando mais tempo e esforço para entrar no prédio. Os membros não deficientes podem ter de esperar em algum local combinado dentro da instalação, dando à(s) pessoa(s) deficiente(s) o fardo de sentir que estão se impondo às outras em sua festa. Este é um exemplo de como uma solução estrita

para o problema de acessibilidade — neste caso, uma rampa em conformidade com a LED para uma entrada lateral —, serve, no entanto, para segregar e estigmatizar pessoas com deficiência.

Uma solução para o problema de acesso para deficientes físicos que seja mais consistente com os princípios do desenho universal seria uma ampla entrada no nível.

Com essa entrada, tanto deficientes, como não-deficientes poderiam acessar facilmente a instalação. Não haveria necessidade de pessoas com deficiência em um determinado grupo de pessoas utilizarem uma entrada separada, ou reunirem-se em um local designado dentro da instalação e, conseqüentemente, menos probabilidade de que se sentissem estigmatizadas por terem de se impor aos membros não-deficientes em sua festa.

→ PROJETO DE REVITALIZAÇÃO DO CORREDOR DE PORTLAND

O Projeto de Revitalização do Contador de Portland, no centro de Portland, Oregon, oferece um caso exemplar de paisagem urbana acessível.

Como o LED já foi consagrada na legislação por quase três décadas nos Estados Unidos, não deve ser nenhuma surpresa que o projeto, que estava nos estágios de planejamento no início de 2000, é compatível com o LED e, portanto, em sua maior parte é acessível para pessoas com deficiência. No entanto, o desenho do projeto de Portland também foi influenciado pelas diretrizes do desenho universal e, desse modo, o nível de acessibilidade que ele oferece vai além do exigido pela LED.

Conhecida como a “Cidade das Rosas” por seu clima hospitaleiro e por seu solo para o cultivo de rosas, Portland fica na confluência dos rios Willamette e Columbia. Fundada em 1843, Portland é a maior cidade do Oregon, com uma população em 2019 de 667.589 habitantes, o que a torna a 24ª maior cidade dos Estados Unidos. Portland tem a reputação de ser uma das cidades “mais modernas” e progressistas do país — amiga do ambiente, na vanguarda do planejamento regional e lar de micro-cervejarias e de uma cultura de café bem desenvolvida.

O Corredor de Transporte de Portland foi desenvolvido inicialmente na década de 1970. Como muitos centros da América do Norte no final do século 20, o centro de Portland na época estava em declínio, devido à desindustrialização e à suburbanização. As ruas dependiam de carros e as calçadas costumavam ser desoladas e pouco convidativas. Para reverter esse declínio, o plano original para o Corredor de Transporte buscou fortalecer o centro da cidade, tornando-o um ponto focal para a vida comercial, cultural e governamental da região. Para esse

fim, foi criado um Corredor de Transporte, que concentrou aquilo que, na época, eram os serviços de transporte descentralizados em dois corredores: 5ª e 6ª Avenidas no centro de Portland.

A paisagem urbana foi modificada com móveis de rua, materiais de calçada e outras melhorias esteticamente atrativas para tornar o centro da cidade um destino desejável.

O plano original também coordenou as densidades mais altas permitidas com serviços de transporte de alta qualidade. Essa transformação criou corredores de transporte, aumentando o acesso regional ao centro da cidade, integrando melhor os pedestres e reduzindo o conflito entre veículos particulares e o transporte público. Tudo isso serviu para cimentar o Corredor de Transporte como o ponto focal do centro de Portland.

O Corredor de Transporte original foi considerado um grande sucesso, anunciado como “de longe um dos projetos mais impressionantes do país” e vencedor de inúmeros prêmios em arquitetura e planejamento (Goldberger, 1979). Porém, com o passar do tempo e as mudanças nos contextos econômicos e físicos no entorno, a necessidade de melhorias tornou-se evidente. Por exemplo, muitas sedes de bancos que ocupavam locais centrais no shopping original haviam fechado. Os cafés nas calçadas, que deveriam se tornar uma atração popular no shopping, nunca causaram real impacto.

O objetivo do esforço de revitalização foi melhorar a acessibilidade ao centro da cidade de Portland, aumentando a capacidade de transporte e serviço. O fortalecimento da acessibilidade ao centro da cidade foi consistente com os esforços de planejamento regional na região metropolitana de Portland para manter esta área como “(...) a concentração mais densa de habitação, empregos e oportunidades recreativas” na região (Portland Bureau of Planning, 2004, 13). A meta de melhorar o acesso ao transporte público também foi consistente com o Plano Abrangente da cidade de Portland, que prevê “reforçar a posição do centro da cidade como o principal centro comercial, de serviços e de habitações de alta densidade na cidade e na região” e tornar o transporte público o meio de transporte preferido para os principais destinos da região (Portland Bureau of Planning, 2004, 13).

Para isso, a cidade introduziu uma linha de veículo leve sobre trilhos em Portland. O acréscimo deste veículo leve sobre trilhos foi visto como uma oportunidade de aproveitar o sucesso do Corredor de Transporte original, aumentando significativamente o número de passageiros no transporte e o acesso à região do centro da cidade. O centro comercial de rua expandido e revitalizado acabaria por se tornar um dos maiores corredores de transporte de seu tipo na América do Norte.

A cidade de Portland, incluindo o Escritório de Planejamento e a Comissão de Planejamento, empreendeu um cuidadoso esforço de planejamento para garantir que a oportunidade apresentada pela introdução do veículo leve sobre trilhos em Portland fosse totalmente explorada. Esse esforço constituiu o importante contexto institucional que abriu caminho para que a revitalização do Corredor de Transporte de Portland pudesse prosseguir, de forma que resultou em um projeto exemplar em termos de acessibilidade para pessoas com deficiência. Vários fatores contribuíram para o redesenho bem-sucedido do Corredor de Transporte.

Em primeiro lugar, Portland adotou políticas que facilitavam o desenvolvimento de espaços inclusivos. Em 1990, a cidade publicou suas Diretrizes de Projeto Fundamental do Plano da Cidade Central, que foram posteriormente atualizadas em 2000 e 2003. Essas diretrizes “[...] têm o objetivo de ajudar projetistas e desenvolvedores a compreender as expectativas de desenho urbano da cidade” (Portland Bureau of Planning, 2003, 2). Projetos e desenvolvimentos que são considerados “importantes para o caráter da cidade” devem passar por análise pela Comissão de Projetos de Portland e pela Comissão de Marcos Históricos de Portland (Portland Bureau of Planning, 2003, 2). Os processos de análise incluem a análise de vários elementos de uma determinada proposta (p. ex., localização, materiais externos, estacionamento etc.) e um processo para garantir que o projeto proposto seja consistente com os princípios das Diretrizes de Projeto Fundamentais da Cidade Central. O Projeto de Revitalização do Corredor de Transporte, no coração do centro de Portland, fica dentro do Distrito do Plano da Cidade Central e, portanto, foi automaticamente sujeito à análise do projeto.

Incluída nas Diretrizes de Projeto Fundamental da Cidade Central de Portland está a diretriz para “Integrar um Desenho Livre de Barreiras” (Portland Bureau of Planning, 2003, 88).

Esta diretriz sugere que os sistemas de pedestres somente podem ser bem-sucedidos “(...) quando todas as pessoas forem capazes de se mover de e para um lugar e outro com facilidade”, enquanto no passado o uso de espaços para pedestres por todos não era levado em consideração.

As diretrizes vão além de meramente atender aos requisitos de LED, exigindo, em vez disso, projetos que “[...] garantam [que] diferentes elementos que facilitam o movimento de todas as pessoas, como elevadores, ascensores e rampas, sejam bem integrados [ênfase do autor] no conceito geral de desenho (Portland Bureau of Planning, 2003, 88).

Além dos mecanismos institucionais em vigor para garantir que o projeto e o desenvolvimento no centro de Portland sejam realizados de maneira inclusiva, o processo de planejamento do Corredor de Transporte também foi inclusivo. Uma empresa de projetos, a ZGF Architects foi contratada para coordenar a complexa e multifacetada tarefa de projetar, desenvolver e construir o Corredor de Transporte revitalizado. A equipe de relações com a comunidade da Autoridade de Transporte da Área Metropolitana de Portland (TriMet) e um Comitê Consultivo de Cidadãos estiveram envolvidos em todas as fases de planejamento e implementação do projeto. Além disso, dentro do governo municipal de Portland existe uma Comissão de Deficiência, uma subunidade do Escritório de Igualdade e de Direitos Humanos. Nos Estados Unidos, as Comissões de Direitos Humanos foram estabelecidas durante o movimento pelos direitos civis do século 20, para investigar denúncias de discriminação racial e promover melhores relações inter-raciais. Como as proteções dos direitos civis nos Estados Unidos foram conquistadas por outros grupos, inclusive por pessoas com deficiência, essas comissões passaram a trabalhar também para proteger os direitos civis desses grupos e remover as barreiras para sua plena inclusão na sociedade em geral. Em Portland, a Comissão de Deficiência está na linha de frente para garantir que todas as partes relevantes cumpram a LED. A comissão também atua para assessoria de várias agências municipais, com o objetivo de garantir a acessibilidade e expressar as preocupações das pessoas com deficiência.

As contribuições de pessoas com deficiência incorporadas ao processo de planejamento se traduziram em um projeto de revitalização mais inclusivo.

Por exemplo, os arquitetos e projetistas urbanos da ZGF, ao consultar a comunidade de pessoas com deficiência, aprenderam sobre a importância das informações apresentadas para aqueles com deficiências sensoriais (p. ex., cegos e surdos). Os surdos também pediram um ambiente acústico consistente na calçada (essa consistência auxilia na navegação para surdos). Ambas as preocupações foram abordadas no projeto final. Paradas e veículos de transporte foram projetados para transmitir informações utilizando diversos modos de comunicação. Para manter a consistência acústica, os pára-brisas foram colocados nos cruzamentos (ZGF Architects, 2010).

A renovação resultante foi concluída em 2009 a um custo total de \$ 209 milhões. Os principais componentes do projeto incluíram a linha de veículo leve sobre trilhos, a reconstrução do pavimento da rodovia e a instalação e renovação de abrigos de transporte. Hoje, o Corredor de Transporte se estende por 57 quarteirões ao longo de duas ruas paralelas de mão única. Cada via possui três faixas, duas delas

dedicadas ao transporte, enquanto a terceira é compartilhada por automóveis e ciclistas. Além de servir como um pólo de transporte para Portland, o Corredor de Transporte também hospeda eventos como concertos ao ar livre, exposições e festivais gastronômicos.

Hoje, como o pólo de trânsito em Portland — além de ser ancorado por instituições importantes, incluindo a Universidade Estadual de Portland (a maior universidade no Oregon), a Prefeitura e a estação ferroviária Union Station — o Corredor de Transporte de Portland realmente serve como o centro da cidade. Como tal, a acessibilidade a ele envia uma mensagem poderosa quanto à importância e à eficácia das paisagens urbanas inclusivas. Hoje, Portland é considerada uma das cidades mais acessíveis para pessoas com deficiência nos Estados Unidos. Em 2018, a Business Insider colocou Portland em quinto lugar na classificação nacional de deslocamentos acessíveis para cadeiras de rodas (Smith, 2018); em 2015, a Trivago Magazine classificou Portland em terceiro lugar no país em sua lista de “Mais Acessíveis para Cadeiras de Rodas” (Lee, 2015); e em 2018, a página de notícias MSN listou Portland entre as 25 cidades mais amigáveis para deficientes no mundo (Thomaselli, 2018). Portland se destaca pela acessibilidade, não somente porque seu sistema de transporte público é bastante acessível para pessoas com deficiência, mas também porque até suas trilhas para caminhada são totalmente acessíveis.

Em outras palavras, acessibilidade e inclusão para pessoas com deficiência são a norma em Portland.

Isso não quer dizer que Portland seja um nirvana para pessoas com deficiência. Ainda há espaço para melhorias em termos de aumento da acessibilidade. No início de 2019, Portland resolveu uma ação coletiva que foi movida porque a cidade demorou para fornecer rampas para as calçadas. No acordo, a cidade concordou em atualizar mais de 16.000 rampas de calçada a um custo de US\$ 113 milhões, nos próximos 12 anos (Friedman, 2019).

→ DESENHO UNIVERSAL EM AÇÃO

A tradição de desenvolvimento acessível em Portland, informada pelas diretrizes do desenho universal e um processo de planejamento que leva em consideração os interesses das pessoas com deficiência, resultou em um projeto de sucesso, considerado por muitos como um caso exemplar de desenho universal acessível. Em 2011, o Corredor de Transporte de Portland recebeu o Prêmio de Excelência da Sociedade Estadunidense de Arquitetos Paisagistas (2019) e sua acessibilidade foi citada como um de seus diferenciais. É importante notar que o Corredor de

Transporte também é saudado como um modelo de desenvolvimento sustentável e, em 2014, foi eleito como “Great Place in America” (Ótimo Lugar na América) pela Associação Estadunidense de Planejamento.

O Corredor de Transporte possui vários recursos acessíveis projetados para promover a inclusão:

- Ao longo de muitas paradas no veículo leve sobre trilhos no Corredor de Transporte, o piso dos trens está nivelado com o meio-fio. Isso elimina a necessidade de uma rampa.
- Próximo às entradas dos trens leves sobre trilhos e dos ônibus que cruzam o Corredor de Transporte estão os assentos prioritários para idosos e pessoas com deficiência, incluindo passageiros que utilizam dispositivos de mobilidade.
- As calçadas que margeiam o Corredor de Transporte são muito largas e, portanto, facilmente transitáveis por pessoas com deficiência motora, inclusive cadeirantes. As calçadas mais largas permitem que cadeirantes ou andadores, por exemplo, transitem pela calçada sem se preocupar em esbarrar em obstáculos que são normalmente encontrados em calçadas de tamanho convencional. As calçadas mais largas também facilitam o trânsito para empurrar carrinhos de bebê e contribuem para uma paisagem urbana mais favorável aos pedestres.
- Todos os ônibus, trens leves sobre trilhos e bondes que cruzam o Corredor de Transporte, bem como as paradas de transporte público, são acessíveis para cadeiras de rodas. Consistentes com os princípios do desenho universal, as aberturas de veículos acessíveis estão no centro dos trens ou na frente dos ônibus — os principais pontos de saída desses veículos — em vez de em uma porta separada. Os trens leves sobre trilhos possuem rampas que se estendem a partir do trem, para facilitar o embarque de cadeirantes.

Para usuários cegos do Corredor de Transporte, há vários recursos acessíveis:

- As máquinas que vendem passagens para acessar ônibus, veículo leve sobre trilhos ou bonde incluem instruções em áudio, letras em relevo e Braille.
- As bordas das plataformas das estações de veículos leves sobre trilhos possuem ladrilhos texturizados, que servem para alertar os usuários que estão se aproximando da borda da plataforma. A mudança na textura pode ser sentida com o pé ou uma bengala.
- As estações de veículo leve sobre trilhos possuem sinalização em Braille e letras em relevo que informam os usuários sobre os trens que chegam à estação e seus destinos.

- Nessas estações, os usuários podem ser informados sobre a chegada dos próximos trens, pressionando um botão para ouvir um anúncio.
- Nos trens leves sobre trilhos, as próximas estações são anunciadas por um sistema de áudio.

O corredor de transporte também possui vários recursos acessíveis para pessoas com deficiência auditiva:

- As estações de veículo leve sobre trilhos e de ônibus no corredor de transporte possuem monitores digitais que mostram os horários de chegada dos próximos veículos.
- As placas de leitura no interior dos trens possuem um monitor digital que indica a próxima estação.

Uma das paradas no veículo leve sobre trilhos é o Urban Center Plaza (Praça do Centro Urbano) da Universidade Estadual de Portland. Embora esta praça não tenha feito parte do projeto de revitalização, seus recursos de proximidade e acessibilidade servem para ampliar a acessibilidade do restante do corredor de transporte. A localização da praça em uma encosta inclui rampas esteticamente atrativas, situadas paralelamente às escadas no centro da praça. Seu desenho estético e sua localização central adjacente às escadas que as pessoas são usadas para transitar na encosta são consistentes com os princípios do desenho universal, que exigem a abstenção de soluções que segregam ou estigmatizam as pessoas com deficiência. A mudança natural de inclinação da praça também permite que a plataforma de entrada e saída do bonde adjacente fique no mesmo nível da praça. Esta solução de projeto elimina a necessidade de escadas ou rampa acessível para cadeiras de rodas e é consistente com os princípios do desenho universal, uma vez que as pessoas com deficiência motora não precisam utilizar um meio de saída separado, nem depender de equipamento especializado para acessar o bonde.

→ CONCLUSÃO

A importância da acessibilidade do Corredor de Transporte de Portland vai além de sua utilidade prática para pessoas com deficiência. Conforme descrito acima, o corredor foi projetado com a intenção de ser um ponto focal para a área metropolitana de Portland, tanto literal, como figurativamente. A mensagem enviada aos usuários deste espaço é que a acessibilidade para todos é importante. Toda pessoa tem direito de acessar o centro da cidade. Além disso, a mensagem transmitida pelo uso do desenho universal para o Corredor de Transporte de

Portland é que o acesso para pessoas com deficiência é tão importante, como para aquelas sem deficiência. Pessoas com deficiência não estão sendo acomodadas por meio de entradas especiais ou portas laterais inconvenientes. Em vez disso, seu acesso, na medida do possível, é considerado da mesma forma que o acesso para não deficientes.

Como um pólo de transporte público no centro da área metropolitana, o Corredor de Transporte de Portland possui recursos de acessibilidade que são experimentados por um grande número de pessoas. Cada usuário torna-se, então, um discípulo em potencial, graças à experiência em primeira mão de uma paisagem verdadeiramente acessível e uma apreciação de como o ambiente construído pode ser projetado para ser inclusivo, de uma forma agradável e discreta.

Alcançar o desenvolvimento de uma paisagem urbana acessível e atraente em Portland foi consideravelmente facilitado por mecanismos institucionais e práticas centradas na importância da acessibilidade para pessoas com deficiência. Conforme descrito neste capítulo, o processo de planejamento em Portland inclui órgãos consultivos que constituem um mecanismo institucional para representar os interesses das pessoas com deficiência, o que garante que seus interesses e necessidades sejam incorporados aos projetos durante as fases de concepção e planejamento.

O conceito de desenho universal, embora não seja um requisito legal, fornece para projetistas e planejadores uma estrutura para pensar sobre o ambiente construído, de uma maneira que seja verdadeiramente inclusiva. Além disso, o desenho universal visa à acessibilidade para todos, resultando em uma paisagem urbana mais flexível. À medida que a população envelhece, recursos de acessibilidade, como os descritos neste capítulo, terão maior demanda. O acesso universal também beneficia os indivíduos que normalmente não têm deficiência, mas que, devido a doenças, lesões ou outros eventos, consideram os espaços convencionais compatíveis com a LED difíceis ou inconvenientes para transitar.

O Corredor de Transporte de Portland ilustra que, de forma ponderada, com os mecanismos institucionais adequados em vigor (inclusive um processo de planejamento que rotineiramente inclui a entrada de pessoas com deficiência) e conhecimento técnico, como aquele englobado pelos princípios do desenho universal, a paisagem urbana pode ser desenvolvida em de uma forma inclusiva e acolhedora para todos.



REFERÊNCIAS

- American Society of Landscape Architects. 2019. "Universal Design: Neighborhoods." Disponível em: <https://www.asla.org/universalneighborhood.aspx> (Acesso em 03 de dezembro de 2019).
- Barron, J. 2019. "'We All Need to Help': Outrage and Empathy After a Mother's Death on Subway Stairs." New York Times, 30 de janeiro.
- Center for Universal Design. 1997. The Principles of Universal Design.. Raleigh, NC: North Carolina State University Center for Universal Design.
- Centre for Excellence in Universal Design. 2019. "What Is Universal Design." Disponível em: <http://universaldesign.ie/What-is-Universal-Design/Definition-and-Overview/> (Acesso em 20 de novembro de 2019).
- Dillon, I. & J. Green. 2019. "Universal Design." American Society of Landscape Architects. Disponível em: <https://www.asla.org/universaldesign.aspx> (Acesso em 15 de novembro de 2019).
- Dobbs, R., S. Smit, J. Remes, J. Manyika, C. Roxburgh & A. Restrepo. 2011. "Urban World: Mapping the Economic Power of Cities." McKinsey Global Institute.
- Dwyer, J. 2017. "Only Thing Worse than the Subway? Not Being Able to Ride It." New York Times, 19 de maio.
- Foran, C. 2013. "How to Design a City for Women." Citylab, 21 de novembro.
- Friedman, G. 2019. "Portland to Settle with Wheelchair Users for \$113 Million in Sidewalk Fixes." The Oregonian, 30 de janeiro.
- Glaeser, E. 2011. Triumph of the City. Nova Iorque: Penguin Press.
- Goldberger, P. 1979. "'Transit Mall' Carrying Central Portland to Renewal." New York Times, 29 de novembro.
- Greve, F. 2007. "Curb Ramps Liberate Americans with Disabilities—and Everyone Else." McClatchy Newspapers, 31 de janeiro. Disponível em: <https://www.mcclatchydc.com/news/article24460762.html>.
- Hine, J. & M. Grieco. 2003. "Scatters and Clusters in Time and Space: Implications for Delivering Integrated and Inclusive Transport." Transport Policy 10(4): 299-306.
- Imrie, R. 2000. "Disability and Discourses of Mobility and Movement." Environment and Planning A: Economy and Space 32(2): 1641-656. doi: <https://doi.org/10.1068/a331>.
- Lee, C. 2015. "The 10 Most Wheelchair Accessible Cities in America." Trivago Magazine, 17 de dezembro.
- Loewen, J.W. 2005. Sundown Towns: A Hidden Dimension of American Racism. Nova Iorque: The New Press.
- Markusen, A. 1980. "City Spatial Structure, Women's Household Work, and National Urban Policy." Journal of Women in Culture and Society 5(3): s23-s44.
- Mead, N.V., H. Symons & A. Adzgia. 2017. "Access Denied: Wheelchair Metro Maps versus Everyone Else's." The Guardian, 21 de setembro. Disponível em: <https://www.theguardian.com/cities/2017/sep/21/access-denied-disabled-metro-maps-versus-everyone-elses>.
- Patel, J.K. 2019. "Where the Subway Limits New Yorkers With Disabilities." New York Times, 11 de fevereiro.
- Portland Bureau of Planning. 2003. "Central City Plan Fundamental Design Guidelines." Portland Bureau of Planning.
- Portland Bureau of Planning. 2004. "Portland Transit Mall Urban Design Analysis & Vision." Portland Bureau of Planning.
- Rothstein, R. 2017. The Color of Law. Nova Iorque: Liveright.
- Smith, N. 2018. "10 of the Best Cities in the US for Wheelchair-Accessible Travel." Business Insider, 23 de maio.
- Story, M.F., J.L. Mueller & R.L. Mace. 1998. The Universal Design File: Designing for People of All Ages and Abilities. Edição Revisada. Raleigh, NC: North Carolina State University. Center for Universal Design.
- Thomaselli, R. 2018. "25 Of The World's Most Disability-Friendly Cities." MSN. Disponível em: <https://www.msn.com/en-us/travel/accessible/25-of-the-world-percentE2 percent80 percent99s-most-disability-friendly-cities/ss-BBQy8eH - image=10>.
- União de Deficientes Físicos Contra a Segregação. 1970. "Constitution of the Union of the Physically Impaired Against Segregation". Disponível em: <https://libcom.org/library/constitution-union-physically-impaired-against-segregation> (Acesso em 14 de novembro de 2019).
- ZGF Architects. 2010. "Portland Mall Revitalization." ZGF Architects, Portland.

Sistema de Transporte Acessível

- 1** Uma rede de pedestres totalmente acessível é fundamental para permitir que todos os residentes, inclusive pessoas com deficiência, tenham acesso aos espaços públicos.
- 2** A consulta à comunidade de pessoas com deficiência durante as fases de planejamento e projeto resulta em projetos urbanos multi-sensoriais e inovadores.
- 3** A acessibilidade começa na fase de planejamento e resulta em um sistema que atende as pessoas com deficiência sem segregá-las.



IMG: Portland.gov



IMG: Portland.gov



Nora Libertun de Duren

Editora

AS CIDADES COMO ESPAÇOS DE OPORTUNIDADES PARA TODOS: CONSTRUINDO 2021

ESPAÇOS PÚBLICOS PARA PESSOAS

**COM DEFICIÊNCIAS,
crianças, E IDOSOS.**

