

Repercussões Psicossociais da Acessibilidade Urbana para as Pessoas com Deficiência Física

Sâmara Sathler Corrêa Lima

*Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais
Rio Pomba, MG, Brasil*

Maria Nivalda Carvalho-Freitas
Larissa Medeiros Marinho Santos

*Universidade Federal de São João del-Rei
São João del-Rei, MG, Brasil*

RESUMO

Frente às diversas discussões sobre os aspectos que envolvem a vida e os direitos das pessoas com deficiência física (PcDF), o objetivo deste estudo foi analisar as repercussões psicossociais da acessibilidade urbana para as PcDF. Trata-se de uma pesquisa qualitativa, realizada por meio de entrevista semiestruturada, utilizando como estratégia de tratamento de dados a Análise de Conteúdo. Foram entrevistados oito cadeirantes residentes em uma cidade histórica de Minas Gerais. As principais repercussões foram identificadas e agrupadas em quatro categorias: apropriação do espaço urbano e vivência do sentimento de autonomia versus dependência; experiências no espaço urbano; limites e superações; e importância da acessibilidade urbana para o processo de inclusão social. Além disso, foi constatada a dificuldade que as PcDF têm em diferenciar aspectos físicos e sociais, referendando os impactos psicossociais da acessibilidade urbana para essas pessoas. Outros estudos precisam ser realizados para verificar essas repercussões em outros contextos.

Palavras-chave: Deficiência física; Acessibilidade urbana; Inclusão social; Aspectos psicossociais.

ABSTRACT

Psychosocial Impacts of Urban Accessibility for People with Physical Disabilities

In view of different discussions about the aspects that involve the lives and rights of people with physical disabilities (PwPD), the purpose of this study was to analyze the psychosocial repercussions of urban accessibility for PwPD. The research was qualitative, with semi-structured interviews, using content analysis as a strategy to treat the data. Eight handicapped people (with wheel chair) who live in a historic city in Minas Gerais were interviewed. The main repercussions of urban accessibility were identified and grouped in four categories: appropriation of urban space and the feeling of autonomy versus dependence; experiences in urban space; limits and overcoming, and importance of accessibility for the urban social inclusion process. In addition, the PwPD's difficulty was observed to distinguish between physical and social aspects, with psychosocial impacts on urban accessibility for those people. Other studies need to be conducted in order to verify these effects in other contexts.

Keywords: Physical disability; Urban accessibility; Social inclusion; Psychosocial aspects.

RESUMEN

Efectos Psicosociales de la Accesibilidad Urbana para Personas con Discapacidades Físicas

En las discusiones acerca de los aspectos que involucran la vida y los derechos de las personas con discapacidades físicas (PCDF), el objetivo de este estudio fue analizar los efectos psicosociales de la accesibilidad urbana de PCDF. Esta es una investigación cualitativa, a través de entrevistas semiestructuradas, mediante un análisis de contenido. Entrevistamos a ocho personas en sillas de ruedas en una ciudad histórica. Los principales efectos encontrados fueron identificados y agrupados en cuatro categorías: apropiación del espacio urbano y experimentación de la sensación de autonomía frente a la dependencia; las experiencias en el espacio urbano, los límites y los excesos, y la importancia de la accesibilidad en el proceso de inclusión social urbana. Además, se constató que los PCDF tienen dificultades en diferenciar los aspectos físicos y sociales, ratificando las consecuencias psicosociales de la accesibilidad urbana para estas personas. Otros estudios son necesarios para verificar estos efectos en otros contextos.

Palabras clave: Discapacidad física; Accesibilidad urbana; Inclusión social; Los aspectos psicosociales.

INTRODUÇÃO

Muito se discute atualmente sobre os diversos aspectos que envolvem a vida e os direitos das pessoas com deficiência física (PcDF). Enquanto alguns estudos se dedicam a questionar as políticas públicas de inclusão (Maciel, 2000; França, Pagliuca e Baptista, 2008), outras publicações se empenham em divulgar e propor estratégias de conscientização (Cordeiro, Scoponi, Ferreira e Vieira, 2007; Gil, 2002). Por outro lado, algumas pesquisas identificam empresas que relutam em contratar PcDF (Ribeiro e Carneiro, 2009), enquanto outras investigam organizações que contratam essas pessoas como estratégia de responsabilidade social (Daufemback, 2009; Quintão, 2005; Ribas, 2009; Ribeiro, M. e Ribeiro, F., 2009; Vitor, 2011). As leis defendem vagas exclusivas para PcDF nos estacionamentos (Associação Brasileira de Normas e Técnicas – ABNT, 2004), enquanto pessoas sem deficiência estacionam nessas vagas “só por um minutinho”.

Tendo como referência esses estudos e documentos, pode-se afirmar que os direitos das pessoas com deficiência podem dar margem a diferentes tipos de comportamentos e atitudes, ou seja, posturas e ações diferentes diante de um mesmo fenômeno. É possível perceber que as PcDF enfrentam dificuldades de ordem fisiológica e social, enquanto, por outro lado, a sociedade ainda não está preparada o suficiente para lidar com essas pessoas. Nesse contexto, uma questão relevante que pode tanto favorecer quanto dificultar a garantia dos direitos de ir e vir da PcDF é a acessibilidade urbana.

Entende-se por acessibilidade urbana, com base na Norma Brasileira 9050 (NBR 9050) (ABNT, 2004), a “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaços ou equipamentos urbanos” (p. 2). Nesse sentido, a garantia de acessibilidade urbana possibilita a conquista de espaços livres de barreiras físicas e implica a possibilidade e condição de alcance e utilização do espaço urbano em todas as suas dimensões materiais e imateriais de forma independente.

Assim, os objetivos da presente pesquisa são analisar as repercussões psicossociais da acessibilidade urbana para PcDF, no sentido de compreender como elas percebem e utilizam o espaço urbano, e verificar como essa percepção se reflete na relação que elas mantêm com o mundo.

DIMENSÃO PSICOSSOCIAL DO ESPAÇO URBANO

Para fins deste estudo, reconhece-se que o espaço não se reduz apenas à sua dimensão física. Ele reflete

também uma dimensão psicossocial, que é construída historicamente pelas trocas entre o indivíduo e a sociedade. Entende-se por dimensão psicossocial o produto da relação dialética entre o sujeito e seu contexto histórico e espacial. Pichon-Rivière (2000) afirma que o sujeito resulta do entrecruzamento de suas histórias social e individual. Assim, o espaço, como dimensão social, é incorporado ao mundo interno do sujeito, que o recria no processo de apropriação.

Nesta pesquisa, será dado enfoque ao espaço construído como categoria determinante na inclusão e nos processos psicossociais das PcDF. Esse espaço é percebido e compartilhado entre os indivíduos que participam de um coletivo, referindo-se aos vínculos que permeiam as relações entre o sujeito e a sociedade, formando um tecido social. Esse tecido é construído por meio de fios invisíveis, de natureza comunicativa, que fazem a coesão social como uma espécie de cola que reúne os homens em um mesmo lugar (Egler, 2003).

Carvalho e Nóbrega (2012) apontam que a categoria espaço é qualificada, nas diversas ciências, a partir de adjetivos variados, tais como geográfico, urbano, demográfico. E dentre essas classificações se encontra a noção de espaço pessoal proposta por Sommer (1973; 2002) que se refere à área que cerca o corpo de uma pessoa, circunscrevendo limites invisíveis, em que as demais pessoas só entram se tiverem permissão, ou seja, é o espaço emocional que circunda um indivíduo e define a distância entre este e outros, configurando a intimidade ou privacidade. Nesse sentido, Morval (2009) define como espaço pessoal tudo aquilo que está ao redor do nosso corpo e é considerado como propriedade do indivíduo. Sendo assim, parte-se do pressuposto de que temos o controle dele e, conseqüentemente, autonomia para permitir ou não o acesso de outros a esses espaços. No caso específico da PcDF podemos apontar que além da dificuldade de acesso aos diversos espaços físicos, essa pode ter limitada suas relações sociais e ter seu espaço pessoal invadido quando pela falta de acessibilidade necessita da ajuda de outrem para garantir seu direito de ir e vir. Por outro lado, quando a PcDF tem autonomia e segurança para se locomover pela cidade, ela está mais exposta a construir laços sociais, enfrentar o mercado de trabalho, estudar e se divertir, aproximando-se de outras pessoas e terá a possibilidade de ocupar, então, o seu espaço social e ter liberdade para permitir uma maior ou menor abertura para que outros adentrem o seu espaço pessoal.

A gestão do espaço pessoal afeta a natureza das relações entre as pessoas. Essa gestão pode, além disso, delimitar o território de cada uma dessas relações ao estabelecer códigos ligados à regulação da distância entre as pessoas, pois a distância entre elas indica o tipo de relação existente (Morval, 2009).

Segundo Cohen (2006), a inclusão das PcDF na sociedade faz parte de um processo de troca entre elas. Dessa maneira, a cidade se ajusta às limitações dessas pessoas com projetos de acessibilidade aos espaços públicos e edificações urbanas e, em contrapartida, elas se adaptam ao ambiente urbano das cidades.

Para que uma PcDF construa experiências afetivas nos espaços e identifique-se com a cidade em que habita, é preciso dar a ela a condição de se inserir nesses espaços com seu corpo e sentidos. Só assim, é possível que a experiência espacial se concretize de forma satisfatória (Duarte e Cohen, 2004).

Em outras palavras, pode-se afirmar que mudanças na infraestrutura da cidade podem proporcionar às PcDF o sentimento de pertença, que, segundo Pichon-Rivière (2000), é “o sentimento de integrar um grupo, o identificar-se com os acontecimentos e vicissitudes desse grupo” (p. 210). É por esse sentimento que se torna possível estabelecer vínculos de pertencimento com a cidade.

Esse sentimento de pertença está relacionado ao conceito de identidade de lugar que, de acordo com Proshansky, Fabian e Kaminoff (1983), é uma subestrutura da identidade relacionada à cognições, sentimentos, memórias, atitudes, percepções de experiências passadas, de um determinado lugar. Dessas vivências do indivíduo, inclusive baseadas em fatos descritos por outros, emergem valores e sentimentos que implicam nos significados, no sentimento de pertencimento ou repulsa e nos vínculos emocionais sobre esse ambiente. O que nos faz compreender que experiências negativas com a cidade podem dificultar a construção desses sentidos de pertença.

Freund (2001) discute a falta de atenção direcionada à organização social do espaço e como essa demanda se torna provedora tanto de saúde quanto de doença. Assim como Cohen (2006), ele defende que o espaço ambiental serve de alicerce para as interações sociais, podendo constranger ou possibilitar oportunidades, unir ou segregar. Tais visões corroboram com a conclusão de Gonçalves (2007) de que “o espaço não é, portanto, apenas uma localização físico-geográfica, é também sociocultural e simbólico” (p. 65).

Kitchin (1998) acredita que o espaço é reprodutor e mantenedor do processo de exclusão social e, no caso das PcDF, o espaço pode agir de duas maneiras. Uma delas é quando o espaço ambiental tende a estagnar as PcDF, mantendo-as “no lugar delas”. Já a outra é quando o espaço expõe para as pessoas com deficiência que elas estão deslocadas, ou seja, “fora do lugar delas”.

Espaços podem ser transformados em lugares se permitirem que as pessoas possam também desenvolver afetividade em relação a esse local, e essa afetividade

só é possível pela experiência do espaço, o que leva a inferir que a questão do afeto ao lugar está nitidamente atrelada à experiência que se pode ter nesse espaço (Tuan, 1983). No caso de PcDF, não depender do auxílio de outras pessoas para se locomover pode gerar segurança frente às suas limitações e permitir a utilização de suas potencialidades. Nesse caso, o espaço se tornaria um lugar de boas experiências, refletindo afetos positivos.

Duarte e Cohen (2005) falam que o espaço físico deve ser pensado sob a perspectiva da diversidade humana, pois, assim, há a possibilidade de eliminar o maior número de entraves que venham a impossibilitar o acesso e a apropriação de todas as pessoas aos mais variados locais. Este estudo, assim como outros (Bornberg, 2008; Duarte e Cohen, 2005; Freund, 2001; Gonçalves, 2007; Guimarães, 2000; Kitchin, 1998; Lima, 2008; Tuan, 1983), considera os espaços físico e social como uma necessidade do sujeito, como um fator determinante na relação das PcDF com o mundo.

MÉTODO

Tipo de pesquisa

Em relação à natureza da pesquisa, foi utilizado o método qualitativo, que visou entender os processos e conhecer os significados atribuídos pelos atores sociais (PcDF) em relação à acessibilidade urbana. A pesquisa foi descritiva, assumindo a forma de um levantamento, uma vez que se buscou descrever e estudar determinadas características de um grupo.

Participantes

Os participantes da presente pesquisa foram definidos por meio da escolha por conveniência, isto é, PcDF (cadeirantes) residentes em uma cidade histórica de Minas Gerais e que se dispuseram a contribuir com a pesquisa. Oito cadeirantes participaram da pesquisa. As características determinantes para essa escolha foram: ter mais de 18 anos de idade, ser usuário de cadeira de rodas, morar na cidade pesquisada e ter as funções cognitivas preservadas.

Do total de participantes, quatro são do sexo feminino e quatro do masculino, com idades entre 21 e 53 anos. Dentre eles, quatro são solteiros, dois são casados e dois vivem em união estável. Quanto ao grau de escolaridade, três possuem Ensino Médio completo, dois têm Ensino Superior incompleto, dois têm mestrado e um tem doutorado. Em relação ao tipo de deficiência, seis dos participantes têm deficiência física apenas nos membros inferiores e dois têm deficiência nos membros inferiores e superiores. Seis deles utilizam dois tipos de cadeira de rodas (manual e

motorizada), enquanto duas utilizam apenas a cadeira de rodas manual. Seis fazem uso de outros meios de locomoção com frequência além da cadeira de rodas, como carro próprio, táxi ou carro de algum amigo ou familiar, enquanto apenas dois dos participantes utilizam apenas a cadeira de rodas como forma de locomoção. O tempo de utilização da cadeira de rodas entre os participantes varia, de forma que seis deles usam cadeira de rodas entre 10 e 26 anos e dois usam entre 31 e 41 anos. Para proteção da identidade dos participantes, foram utilizados nomes fictícios na descrição dos resultados.

Descrição do local da pesquisa

Cidade histórica de Minas Gerais, constituída por uma população de 85 mil habitantes, com população urbana representada por 80 mil habitantes, sendo esses valores aproximados, segundo dados do censo, disponibilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2010).

Trata-se de uma cidade histórica que evoluiu de arraial minerador para importante polo comercial em sua região. A urbanização da cidade foi evoluindo ao longo dos tempos, porém não chegou a conhecer algo próximo a um planejamento urbano, conservando os primitivos caminhos que deram origem à vila.

Ao longo da história, a cidade foi construída de acordo com as necessidades socioeconômicas e com o material utilizado em cada época. Ruas estreitas e paralelepípedos determinavam as condições de locomoção de seus moradores, sendo as bases para sair de casa, ir ao trabalho, encontrar amigos ou ir à igreja. Da mesma forma, acontece hoje, com o agravante de ter se tornado uma cidade com população extremamente maior e que abriga diversos tipos de públicos. Essa nova condição tende a comprometer a locomoção e a interação.

A cidade, atua como polo comercial em sua região, focando também no turismo e ecoturismo histórico nacional. Além disso, vem se adaptando ao perfil de cidade universitária desde o final da década de 1980. Encontra-se em transformação acelerada, porém basta morar nela ou visitar a cidade para perceber que sua infraestrutura não está acompanhando esse ritmo de crescimento. Nota-se a falta de manutenção das ruas, passeios e calçadas, trânsito muito carregado e aumento substancial de prédios ao redor do centro histórico, com o objetivo de acolher a população nativa e temporária.

Apesar de contar com um suporte legal adequado em relação à acessibilidade urbana, a cidade ainda está muito aquém na prática dessa legislação. Nota-se que a beleza da estrutura barroca da cidade atrai

muitos turistas e gera muitos benefícios para a cidade, porém a falta de acessibilidade marca também suas características, apresentando barreiras que dificultam a acessibilidade tanto dos turistas como dos moradores da cidade que têm algum tipo de deficiência física.

Procedimentos

Foram realizadas entrevistas semiestruturadas com oito PcDF, visando identificar as diversas variáveis que dificultam ou impossibilitam a locomoção autônoma dessas pessoas no espaço público da cidade, além de refletir as repercussões psicossociais que essas variáveis podem causar. Todas as entrevistas foram gravadas por meio de um gravador de voz e transcritas posteriormente para análise.

Foram utilizadas também, como suporte para as questões da entrevista, algumas fotografias amadoras de espaços públicos e coletivos da cidade. Elas serviram como instrumento disparador de sensações e experiências vivenciadas por essas pessoas diante da questão da acessibilidade. Esse tipo de estratégia é conhecido como entrevista projetiva, que, segundo Goldenberg (2007), utiliza-se de recursos visuais para estimular as respostas dos entrevistados. No caso específico deste estudo, as fotografias foram colocadas sobre a mesa antes de iniciar a entrevista e nada foi comentado sobre elas por parte do entrevistador, esperando, assim, que naturalmente as fotografias se tornassem estímulos, reportando os participantes a experiências vividas por eles.

Para a análise das entrevistas, foi utilizada a Análise de Conteúdo proposta por Bardin (1994), de forma essencialmente temática. A análise buscou desmembrar os temas em subtemas, de modo a tornar mais compreensíveis as significações atribuídas pelos entrevistados à questão. Foram construídos quadros temáticos compostos por: objetivo específico, temas e subtemas. Também foram selecionados trechos das entrevistas para evidenciar o que foi dito pelas pessoas pesquisadas, procurando respeitar, tanto quanto possível, o sentido das narrativas integrais. Com base nas análises realizadas, foram identificadas quatro categorias que serão apresentadas junto aos resultados.

Quanto à responsabilidade ética do pesquisador e de todo o processo de pesquisa, torna-se importante esclarecer que foi garantido aos participantes o caráter voluntário de seu envolvimento neste estudo, bem como o sigilo sobre a identidade de todos eles. A pesquisa foi aprovada pela Comissão de Ética com Pesquisas Envolvendo Seres Humanos da Universidade.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados foram organizados em quatro categorias apresentadas a seguir.

1. Apropriação do espaço urbano e vivência do sentimento de autonomia versus dependência

Nesta categoria, buscou-se analisar como se dá a apropriação do espaço urbano pela PcDF, pois conforme Gonçalves (2007), “conhecer o espaço concreto organizado por determinada pessoa resulta no reconhecê-la em suas expressões de singularidade e em suas determinações sociais, em relação às quais a cultura material e o mundo da natureza têm papel determinante” (p. 17).

Todos os participantes avaliaram de forma negativa as atuais condições de locomoção com autonomia nas vias urbanas da cidade, relacionando essa falta de autonomia a diversos fatores vivenciados por eles, como as condições precárias das calçadas e rampas da cidade. De acordo com eles, esses locais, além de serem construídos de forma inadequada, são carentes de manutenção, contendo muitos buracos e pedras em desnível.

Para os participantes, a boa condição das vias urbanas aliada à cadeira de rodas é determinante para uma vida mais autônoma, uma vez que se sentirão mais seguros e poderão fazer suas escolhas sem depender de outras pessoas.

Alguns saem sozinhos de casa e enfrentam as barreiras diárias, contando com a resistência física e com a boa vontade das pessoas que encontram pela rua, caso precisem de ajuda para passar por uma rampa íngreme, subir uma escada ou sair de um buraco qualquer.

Outros só saem de casa sem um acompanhante se forem de táxi ou carro adaptado, pois, além das más condições das calçadas e rampas, consideram o trânsito da cidade muito caótico e os motoristas sem nenhum respeito pelos cadeirantes.

“Vira e mexe, às vezes, quando eu estou com a motorizada, o motorista passa do meu lado e fala: ‘anda na calçada’. Como que eu ando na calçada? Bem que eu gostaria. Nunca... Porque eu faço da cadeira motorizada as minhas pernas. O meu carro é meu carro e a motorizada são as minhas pernas. Eu não posso andar em cima da calçada porque são desníveis, são calçadas quebradas. Não posso. Eu acho bastante complicado.” (João)

Ao analisar a fala de João, nota-se o quanto a acessibilidade urbana é fundamental para a segurança

e autonomia do cadeirante, pois, com o carro, ele consegue andar; porém o carro é meio de locomoção; já a cadeira motorizada são as próprias pernas e com elas ele não consegue se locomover se as vias urbanas estiverem em más condições e cheias de barreiras físicas. Se uma pessoa não consegue ir e vir com as próprias pernas, certamente tem algo de errado com o espaço por onde ela passa.

Uma das participantes não tem coragem de sair sozinha. Só sai se estiver na companhia de seu marido, pois, segundo ela, não pode confiar nem nas rampas, já que a maioria delas possui um degrau ao final.

“Eu não tenho nem coragem, é muita pedra, buraco, degrau. Eu brinquei muito no início quando eu mudei pra cá, até as rampas aqui terminam com degrau, já viu alguma coisa assim? Eu não tenho coragem de sair sozinha, sinceramente... Eu saio, mas saio porque meu esposo é animado e sai comigo.” (Luciana)

Quando Luciana compartilha seus anseios em relação ao espaço físico da cidade, fica evidenciada a dependência causada pela falta de estrutura urbana. A relação causa e efeito se estabelece quando ela identifica as reais condições das vias urbanas e reconhece que, diante disso, só se sente capaz de andar pela cidade se for acompanhada de seu esposo.

Uma das participantes não acredita ter condições de se locomover sozinha, independente das condições urbanas, pois, como sua cadeira de rodas é manual e ela tem deficiência nos membros superiores, acaba ficando dependente de alguém que a direcione, mas nem por isso deixa de sofrer os impactos da falta de acessibilidade:

“Se tiver um lugar totalmente acessível ajuda muito, só que mesmo assim fica difícil, quando tem que ter alguém pra carregar, pra empurrar... Isso no meu caso, porque tem gente que se locomove sozinho, gente que tem força nos braços, eu não tenho, eu tenho deficiência nesse braço aqui também, então, fica difícil. [...] Às vezes, as pessoas vão te empurrando. Aí, seu corpo cai pro mesmo lado que a inclinação da calçada, entendeu? Aí, quebra só de um lado da cadeira de rodas e a cadeira tomba.” (Cíntia).

Ao sair pelas ruas da cidade, muitos sentimentos surgem e acredita-se que os mesmos estão relacionados às experiências vividas naquele espaço, pois segundo Gonçalves (2007) a “apropriação como processo de identificação, é, em certo sentido, um agente

transformador, pois, ao apropriar-se do espaço, o sujeito deixa sua marca ao transformá-lo, iniciando, assim, um processo de reapropriação constante” (p. 29).

Os sentimentos predominantes relatados pelos participantes foram os de dependência, exclusão, impotência, cansaço, revolta e muitas vezes raiva diante da falta de iniciativas do poder público e também da falta de respeito da sociedade quando, por exemplo, estacionam em frente à rampa para PcDF. Alguns lidam melhor com essas dificuldades, pois desenvolveram e puderam arcar com estratégias que amenizam as barreiras físicas, como o carro adaptado e o táxi.

Embora admitindo as dificuldades impostas pelo espaço urbano e aqueles sentimentos gerados em consequência disso, a maioria relatou ter um bom relacionamento com a cidade, por ser uma cidade relativamente pequena e tranquila, possibilitando maior contato entre as pessoas, custo de vida mais acessível e o hábito das pessoas.

A partir dessas análises, fica evidenciada a relação existente entre apropriação do espaço urbano e vivência do sentimento de autonomia versus dependência. Essa relação é indicada pela literatura mediante a NBR 9050 (ABNT, 2004), que justifica a necessidade de uma norma brasileira em prol da acessibilidade por considerá-la como condição de independência e autonomia das pessoas, independente de ter alguma deficiência ou não.

Tendo Morval (2009) como referência, pode-se afirmar que o espaço urbano é ao mesmo tempo um campo de interação inesgotável e uma realidade infinitamente complexa com a qual são mantidas múltiplas trocas no dia a dia e que além de servir como cenário da vida, “representa também um estímulo abarcante e ao mesmo tempo avassalador, mas também insondável e misterioso, pois ainda temos dele uma representação que parece ser, em muitos aspectos, confusa e subjetiva” (p. 22).

2. Experiências no espaço urbano: aspectos referentes à falta de acessibilidade atitudinal e supervalorização do que seria apenas direito

Esta categoria aborda como as experiências negativas vivenciadas no espaço urbano se relacionam com a falta de acessibilidade atitudinal, ou seja, evidencia que a maneira como a sociedade lida com PcDF no espaço urbano faz com que elas se sintam excluídas e que ao mesmo tempo supervalorizem atitudes básicas da convivência coletiva.

Ana relata que a locomoção com cadeira de rodas na cidade é um risco e que, se deixarem, os carros passam por cima. Além disso, lembra que

quando algum motorista dá a preferência, ela fica até assustada e agradece muito. Para Silva (2006), é perceptível o sentimento de gratidão que as PcDF têm pelos voluntários. A PcDF torna-se grata pela atenção dispensada, expressando sua carência e levando seu voluntário a assumir-se como excepcionalmente bom, solidário e generoso.

“Se deixar, carro passa por cima de você. Ninguém respeita. Você não consegue atravessar a rua, entendeu? Um ou outro, você conta no dedo quem te dá uma preferência. Eu, às vezes, até me assusto quando um para o carro. Eu fico até sem jeito, agradeço mil vezes entendeu.” (Ana)

Percebe-se, aqui, que há uma inversão de valores, pois o cadeirante não precisaria sentir uma imensa gratidão por um motorista que tem educação no trânsito e obedece a regras preestabelecidas. Isso demonstra as marcas que a sociedade deixa nas PcDF, a ponto de elas se sentirem privilegiadas diante de um direito concedido.

A falta de sinalização dificulta pedestres e cadeirantes a atravessarem a rua, fazendo com que percam grande parte do dia à espera de uma gentileza. A falta de respeito dos motoristas os leva a estacionar na frente das rampas e também em vagas prioritárias para PcDF, limitando, assim, o acesso do cadeirante ao local desejado. Ao mesmo tempo, a falta de informação do poder público e das próprias PcDF pode dificultar que esse direito seja cumprido, pois é impossível obedecer a uma lei ou contribuir para que ela seja seguida se sua existência e implicações são desconhecidas.

“Tem um estacionamento lá em cima em frente à antiga Caixa Econômica, pode ver, em frente à polícia. Várias vezes que eu cheguei lá, não tinha vaga pra mim porque um carro comum parou, aí eu chamei um policial: – O que você pode fazer por mim? Na frente deles e eles não fizeram nada. Um carro de deficiente tem que ser sinalizado. Da mesma forma que eu tenho direito, eu tenho deveres. Meu carro tem que ser sinalizado. – Olha, vê se esse carro é sinalizado! Não é um carro de deficiente... Até isso a própria polícia desconhece. Não, não sabem. Eu que tive que passar a informação, peguei *e-mail* de muitos aí, passei a lei que o carro tem que ser identificado. Porque eu sou obrigada a identificar meu carro senão não posso exercer o meu direito. Então, assim, ninguém tem informação de nada, ninguém. E como que você vai me ajudar se você não sabe disso?” (Ana)

Tiago também relata uma situação vivenciada por ele quando precisou passar por uma rampa e se deparou com um carro estacionado de forma que impedia sua passagem:

“Já foi usado o guincho, eu já vi sendo, por mim mesmo, eu chamei e falei: – Não, pode chamar o guincho porque eu tô aqui já tem um tempão e o motorista não vai aparecer! Aí, o carro foi guinchado, levou mesmo. Eu já até parei com o motorista e pedi por favor! Mostrei pra ele que estava parado em rampa, mas no Brasil isso é por puro... distraiu mesmo, por causa disso. Por que ele não distrai em parar na rampa de uma garagem, por exemplo? Aquilo pra ele não acontece nunca, e a rampa pra cadeirante não faz diferença, ele para o carro mesmo, na maior tranquilidade. Inclusive aqui onde trabalho, às vezes, aluno de Direito, escrito ‘faço direito’, um adesivo no carro e o carro na rampa, que direito? Direito de quem? Direito de parar na rampa? É meio incoerente, né? Um absurdo isso!” (Tiago)

Observa-se que o conhecimento do poder público sobre o direito das PcDF foi primordial para que ele conseguisse ter acesso apesar do transtorno que esse tipo de situação exige. Ao mesmo tempo, fica evidente, na fala de Tiago, o quanto a acessibilidade dos cadeirantes está atrelada ao bom senso e respeito dos motoristas em trânsito nas vias urbanas.

3. Limites e superação: constrangimentos, restrições e aceitação como estratégia

A presente categoria analisa como a percepção do espaço urbano se reflete na relação que as PcDF mantêm com o mundo. Todos os participantes da pesquisa relataram sofrer constrangimentos diários advindos da falta de acessibilidade urbana.

Metade dos participantes se sente mais constrangida ao cair no chão, seja em função do degrau ao final das rampas ou das más condições das calçadas e passeios. Luciana ressalta que o problema não é cair, pois isso acontece com todo mundo. O constrangimento, para ela, vem da causa do tombo, o qual não pode ser considerado como acidente.

Bruno compartilha que acha embaraçoso ter que pedir ajuda para subir uma rampa, sendo que o objetivo dela em princípio é a autonomia; inclusive, acrescenta que algumas pessoas não gostam de ajudar:

“Quando ela tem um grau de inclinação que você não consegue subir, tem que pedir alguém pra ajudar. Primeiro, você fica dependente de uma

pessoa pra te ajudar. Segundo, que a pessoa olha pra rampa e vê que você não tá conseguindo subir, ela não imagina que a rampa tá malfeita, ou que ela tá no ângulo incorreto, ou que ela tá esburacada. Ela verifica e pensa, porque eu já escutei isso: – Era melhor não ter feito a rampa, se tem que ajudar por que precisa de rampa? Então, é uma situação um pouco constrangedora.”

João não deixa de frequentar ambientes aos quais quer muito ir por causa da falta de acessibilidade, porém se sente envergonhado ao ter que ser carregado para subir escadas. Tiago se sente constrangido quando tem que chamar a polícia para retirar algum carro da frente da rampa e Ana mencionou uma situação específica que lhe causou transtorno e constrangimento:

“Até que da última vez na pracinha da estação esperando o ônibus... Pra você ter ideia, eram quatro horas da tarde, e seis horas da tarde eu ainda não tinha conseguido pegar nenhum ônibus. Todos que passaram estavam com o elevador estragado. Aí, eu desisti, pedi minha filha pra me buscar de carro e passei a andar na cadeira motorizada... Terrível! Não adianta nada ter um ônibus adaptado. Não tem conservação. Nem os próprios motoristas e trocadores, não são todos, a minoria que sabe mexer com elevador. Então, não funciona, infelizmente. Eu achei um absurdo o que eu passei. Nossa, chorei muito.”

Na maioria das vezes, por receio de passar por constrangimentos como esses explicitados, o cadeirante prefere ceder diante das limitações encontradas. Foram citados, por exemplo, passeios escolares, estabelecimentos como motéis, lojas, restaurantes, shows, festas e demais tipos de eventos dos mais variados possíveis, dos quais os participantes da pesquisa gostariam de ter ido e desistiram ou sequer cogitaram ir devido à falta de acessibilidade do local em questão.

O cinema do *shopping* da cidade, por exemplo, foi citado como um local de difícil acesso e de desconforto ao cadeirante, o que pode ser mais bem constatado pelos discursos:

“Ah, tem um lugar, o cinema do *shopping*. A gente não tem condição de ir lá porque são escadas e o local que eles destinaram a cadeirante é debaixo da tela do cinema, é um local só para o corpo de bombeiro ver que tem e liberar. Eu fico imaginando alguém que liberou aquele lugar ali, sentar pra ver um filme, é impossível ver filme lá.” (João)

“Até lá dentro do cinema do *shopping* tem degrau. O espaço pra cadeirante na frente é a primeira fileira, tem que ficar com a cabeça muito na frente, até dói o pescoço da gente. Não sei se você reparou lá dentro... Quando você for, você repara, dá uma sentada lá e vê, não dá pra ver nada.” (Cíntia)

A falta de acessibilidade da Prefeitura e da Câmara Municipal também mantém as PcDF distantes dos eventos e das próprias assembleias abertas à população, porque só entra quem consegue subir escadas, pois essa é a única forma de acesso a esses estabelecimentos públicos. De acordo com Morval (2009), os territórios públicos “não pertencem a ninguém em especial, e as possibilidades de controle são tênues, em razão de seu caráter transitório e temporário” (p. 35). Fica perceptível, diante dos exemplos apresentados, que as barreiras físicas excluem socialmente as PcDF na medida em que elas precisam deixar de comparecer a lugares ou participar de eventos especificamente por esse motivo. Ao deixar de estar nesses lugares e eventos, consequentemente deixa-se de socializar com as pessoas presentes naqueles locais e de extrair o conhecimento ou a diversão que os mesmos pretendem proporcionar à população. No caso específico da Prefeitura e da Câmara Municipal, as barreiras físicas impedem, inclusive, que a PcDF exerça sua cidadania.

As barreiras físicas agem como algo aversivo, que retira o prazer de experiências previamente boas. Como estratégia frente a tantas dificuldades e constrangimentos, as PcDF acabam fazendo sempre programações repetidas, frequentando os mesmos lugares. Diante disso, não há mais novidade, a ousadia não pode ser escolhida.

Essa aceitação parece evitar maiores transtornos e desgastes. Então, acaba sendo uma estratégia:

“Porque a cidade é histórica, então eu não vou ser aquela que vai bater de frente.” (Luciana)

“Banheiro, eu tenho os horários certinhos mesmo pra fazer. Aí, eu faço aqui dentro de casa. Eu nunca fui a banheiro público. Nunca precisei.” (Marcela)

“Meu terapeuta me atende em casa, porque no local de trabalho dele tem escada.” (Carlos)

Dessa forma, algumas PcDF vão superando os limites colocados pelo espaço físico. Mais ainda, superam seus próprios limites para seguir em frente: sobem arquibancadas, sendo carregados, e fazem disso uma diversão, viajam sozinhos sem pensar que um pneu pode furar, constroem rampas próprias em seu percurso diário.

O grande problema é que isso acontece para a minoria. A maior parte prefere não se expor a essas situações, pois as consideram arriscadas e desprovidas de prazer. Portanto, ao mesmo tempo em que cadeirantes com alto nível de superação se destacam, aqueles que não possuem a mesma estrutura – seja financeira ou psicológica – vão desaparecendo cada vez mais, tornando-se reféns do espaço ao redor.

Para Steele (1973), “o ambiente filtra o número e a qualidade dos contatos sociais por meio da disposição dos recursos, da posição das pessoas em função das atividades e das possibilidades de deslocamento” (p. 43). Sendo assim, com base na presente pesquisa, é possível fazer uso da afirmação de Steele (1973) e concluir que a acessibilidade urbana, no contexto da deficiência física, passa a ser um filtro nas relações sociais, podendo esse filtro ser mais ou menos estreito de acordo com os limites impostos pelo espaço urbano e com a capacidade de superação da PcDF. Nesse sentido, retira-se a ênfase do direito e focalizam-se as estratégias individuais, destituindo a discussão de seu caráter social.

4. Importância da acessibilidade urbana para o processo de inclusão social: realidade e perspectivas das PcDF

Esta categoria explicita o que os cadeirantes pensam sobre a acessibilidade urbana e quais são suas expectativas em relação à mesma. Os participantes do estudo reconhecem as limitações causadas pela deficiência, mas acreditam que a acessibilidade urbana facilitaria muito suas vidas. Além disso, há um consenso entre eles quanto ao baixo nível de acessibilidade urbana na cidade.

Ao pensar o papel da acessibilidade urbana para o processo de inclusão social, alguns participantes fazem colocações importantes a serem pensadas, pois elas advêm de quem vive os impactos da acessibilidade ou da falta de acessibilidade urbana.

À medida que há acessibilidade urbana, abrem-se oportunidades:

“Quando eu fazia faculdade e comecei a sair, o movimento de cadeirante na rua era mínimo. O povo até me achava um ET, porque não era uma coisa comum. Então, na medida em que você vai dando acessibilidade, vão abrindo as possibilidades.” (Bruno)

A acessibilidade urbana deixa as pessoas mais seguras ao proporcionar a liberdade de locomoção, favorecendo as relações sociais:

“Ela vai conhecer pessoas novas... vai pro mercado de trabalho... porque elas vão ter mais coragem pra ir. Até mesmo local de trabalho se for apropriado,

acessível. Vai facilitar em tudo. Em amizade, até mesmo na rua.” (Marcela)

Para ser capaz de incluir, a acessibilidade urbana deve oferecer meios para as diferenças conviverem em harmonia:

“Vai ter sempre pessoas baixas, altas, magras, gordas, deficientes, não deficientes. O que você tem que fazer é dar meios pra que essa diferença possa viver de maneira harmoniosa.” (João)

João aponta nessa fala que reconhece a diversidade humana e que esse não é ou pelo menos não deveria ser um problema para a sociedade. A questão deve ser focada nas estratégias para viver bem com essa diversidade. De acordo com Silva (2006), conviver na diversidade “não significa assumir a posição de espectador passivo e tolerante. O pressuposto essencial está em admitir que cada indivíduo tem direito de combinar experiências pessoais de vida com a coletividade, imprimindo, todavia, uma identidade particular que constitui sua individualidade” (p. 432).

Com a acessibilidade urbana, há um encurtamento da distância entre as PcDF e as demais pessoas:

“Vai haver um encurtamento da distância que existe entre a sociedade padrão, dita normal, e as pessoas com deficiência. Vai haver essa aproximação. Aí, eles vão ver: – Olha, eles não são diferentes de nós, entendeu? Acabando com essas barreiras físicas, com certeza vai deixar de ser ‘nós’ e ‘eles’ e ser só ‘nós’.” (Carlos)

Diante desse discurso, notamos a busca de pertença, de fazer parte de uma coletividade. Carlos foi capaz de verbalizar um problema social com as palavras de quem vive essa realidade, e não apenas assiste a ela. Suas palavras corroboram os estudos de Pichon-Rivière (2000), que traduzem a importância em se sentir parte de um grupo, de vivenciar e se comprometer com ele.

Duarte e Cohen (2004) complementam esse pensamento ao dizerem que as PcDF são impedidas de experienciar os espaços construídos como a maioria das pessoas, as diferenças existentes entre ambas ficam ainda mais evidentes e “geram o peso psicológico da realidade de pertencer a uma minoria, contribuindo para o processo de segregação psicossocial e de exclusão espacial” (p. 6).

CONCLUSÕES

Ao final deste estudo, foi possível concluir que a acessibilidade é uma dimensão do espaço urbano vívida

em repercussões psicossociais para as PcDF. Assim como a cadeira de rodas ganha o *status* simbólico das pernas que permitem ir e vir, a acessibilidade urbana materializa a possibilidade de pertença e oferece a oportunidade de vivenciar a conformidade, que caracteriza e identifica a espécie humana diferentemente de outras categorias de viventes, e assim, permite que as PcDF se sintam incluídas na sociedade. Ela contribui para o aparecimento do sentimento de segurança, autonomia e independência das PcDF. A maneira como as PcDF percebem e utilizam o espaço urbano tem impacto na afetividade delas com a cidade, na satisfação com o trabalho, no exercício da cidadania e nas relações sociais. Por outro lado, a falta de acessibilidade contribui para o surgimento de constrangimentos diários às PcDF e, pode levar, por medo de vivenciar tais situações, o cadeirante a preferir ceder diante das limitações encontradas.

Constata-se que as barreiras físicas podem se configurar como agentes da exclusão social das PcDF na medida em que impedem o comparecimento delas a lugares ou eventos por essa causa. Quando a falta de acessibilidade é vivenciada como constrangimentos e dificuldades, ela tem um impacto aversivo, e pode retirar o prazer de experiências que poderiam ser positivas. Frente a essa situação, verifica-se que as PcDF podem adotar como uma estratégia possível a aceitação das condições existentes, fazendo sempre as mesmas programações.

Ficaram evidenciados, também, alguns impactos positivos e negativos da acessibilidade urbana ou da falta desta na vida psicossocial das PcDF. Cabe ainda ressaltar que este estudo se diferencia de outras pesquisas, principalmente, por dar voz às PcDF, estabelecendo, assim, a oportunidade de conhecer alguns aspectos da realidade sobre a acessibilidade urbana sob a perspectiva de seus usuários, e mais que isso, os sentimentos dessas pessoas frente à falta dessa acessibilidade.

Por outro lado, esse estudo evidencia e reforça a ideia de que o espaço não é um continente neutro da vida, conforme enunciado por Kitchin (1998). Ele configura experiências, cria ou obstrui possibilidades. Sendo um produto de escolhas da sociedade, dependente do contexto histórico, político e do desenvolvimento do conhecimento, o espaço urbano tem um papel central na constituição da sociedade e da dimensão psicossocial das pessoas. Nesse sentido, aprofundar os estudos sobre a psicologia ambiental poderá auxiliar sobremaneira na compreensão da exclusão social.

No entanto, é necessário sublinhar que uma limitação desta pesquisa foi a dificuldade em localizar cadeirantes na cidade, o que sugere a provável existência de uma segregação das PcDF, pois a comunidade e os próprios cadeirantes, em sua maioria, demonstram desconhecer a existência de outros cadeirantes residentes na cidade,

o que possibilita questionar até que ponto as PcDF que moram na cidade frequentam locais públicos e interagem com outras pessoas no dia a dia.

Como recomendações para trabalhos futuros, sugere-se a realização de estudos que busquem conhecer as perspectivas dos agentes da acessibilidade urbana, como arquitetos, engenheiros civis e gestores de espaços públicos. Torna-se interessante também, com base na ideia central desta pesquisa, repeti-la em uma cidade brasileira que seja referência em acessibilidade, para um posterior comparativo de resultados.

REFERÊNCIAS

- Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 9050. (2004). *Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiência a Edificações, Espaço, Mobiliário e Equipamento Urbano*. Rio de Janeiro.
- Bardin, L. (1994). *Análise de Conteúdo*. Lisboa: Edições 70.
- Bornberg, R. (2008). Identity by spatial design: Topos, a principle derived from historic and vernacular cultures. *Urban Design International*, 13, 182-200.
- Carvalho, S. & Nóbrega, L.M.A. (2012). Espaço e lugar. In S. Cavalcante & G. Elali (Orgs.). *Temas básicos em psicologia ambiental* (pp. 182-190). Rio de Janeiro: Editora Vozes.
- Cohen, R.S. (2006). Cidade. Corpo e deficiência: percursos e discursos possíveis na experiência urbana. *Programa de estudos interdisciplinares de comunidades e ecologia social* (EICOS). Rio de Janeiro: UFRJ.
- Cordeiro, M.P., Scopton, R.S., Ferreira, S.L. & Vieira, C.M. (2007). Deficiência e teatro: arte e conscientização. *Psicologia, ciência e profissão*, 27(1), 148-155.
- Daufemback, V. (2009). Caso Embraco: contribuindo para a construção de uma sociedade inclusiva. In Carvalho-Freitas, M.N. & Marques, A.L. (Orgs.). *Trabalho e Pessoas com Deficiência: pesquisas, práticas e instrumentos de diagnóstico* (pp. 218-228). Curitiba: Juruá.
- Duarte, C.R.S. & Cohen, R. (2004). Afeto e Lugar: A Construção de uma Experiência Afetiva por Pessoas com Dificuldade de Locomoção. *Anais do Seminário Acessibilidade no Cotidiano*, (versão em CD). Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
- Duarte, C.R.S. & Cohen, R. (2005). Pesquisa e projeto de espaços públicos: rebatimentos e possibilidades de inclusão da diversidade física no planejamento das cidades. *Projetar – II Seminário sobre Ensino e Pesquisa em Projeto de Arquitetura*. Rio de Janeiro.
- Egler, T.T.C. (2003). *O espaço social na metrópole. Seminário Nacional Região Metropolitana: Governo Sociedade e Território*. Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, RJ, Brasil.
- França, I.S.X., Pagliuca, L.M.F. & Baptista, R.S. (2008). Política de inclusão do portador de deficiência: possibilidades e limites. *Acta Paul Enferm*, 21(1), 112-116.
- Freund, P. (2001). Bodies, disability and spaces: the social model and disabling spatial organisations. *Disability & Society*, 16(5), 689-706.
- Gil, M. (2002). *O que as empresas podem fazer pela inclusão das pessoas com deficiência*. São Paulo: Instituto Ethos.
- Goldenberg, M. (2007). *A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais*. Rio de Janeiro: Record.
- Gonçalves, T.M. (2007). *Cidade e Poética: um estudo de Psicologia Ambiental sobre o ambiente urbano*. Ijuí: Unijuí.
- Guimarães, M.P. (2000). Acessibilidade: Diretriz para a Inclusão. *Revista USP*, 1, 1-9.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2010). *Censo 2010*. Acesso em: 21 fev. 2012. Disponível em <http://www.sidra.ibge.gov.br>
- Kitchin, R. (1998). “Out of Place”, “knowing one’s place”: space, power and the exclusion of disabled people. *Disability & Society*, 13(3), 343-356.
- Lima, E.L. (2008). Do corpo ao espaço: Contribuições da obra de Maurice Merleau-Ponty à análise geográfica. *Geographia – Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense*, 9(18), 65-84.
- Maciel, M.R.C. (2000). Portadores de deficiência: a questão da inclusão social. *São Paulo em perspectiva*, 14(2), 51-56.
- Morval, J. (2009). *Psicologia Ambiental*, (Coleção epigênese, desenvolvimento e psicologia, Trad. por A. Viegas). Lisboa: Instituto Piaget.
- Pichon-Rivière, E. (2000). *O processo grupal*. São Paulo: Martins Fontes.
- Proshansky, H.M., Fabian, A.K. & Kaminoff, R. (1983). Place-identity: Physical world socialization of the self. *Journal of Environmental Psychology* 3, 57-83.
- Quintão, D.T.R. (2005). Algumas reflexões sobre a pessoa portadora de deficiência e sua relação com o social. *Psicologia e Sociedade*, 17, 17-28.
- Ribas, J.B.C. (2009). Por que empregar pessoas com deficiência? In Carvalho-Freitas, M.N. & Marques, A.L. (Orgs.). *Trabalho e Pessoas com Deficiência: pesquisas, práticas e instrumentos de diagnóstico* (pp. 211-217). Curitiba: Juruá Editora.
- Ribeiro, M. A. & Ribeiro, F. (2009). Gestão organizacional da diversidade: estudo de caso de um programa de inclusão de pessoas com deficiência. In Carvalho-Freitas, M. N. & Marques, A. L. (Orgs.). *Trabalho e pessoas com deficiência: pesquisas, práticas e instrumentos de diagnóstico* (pp. 122-141). Curitiba: Juruá Editora.
- Silva, L.M. (2006). O estranhamento causado pela deficiência: preconceito e experiência. *Revista Brasileira de Educação*, 11(33), 424-434.
- Sommer, R. (1973). Espaço pessoal: as bases comportamentais de projetos e planejamentos. São Paulo. EPU, Ed. da Universidade de São Paulo.
- Sommer, R. (2002). Personal space in digital age. In Betchel, R.B. & Churchman, A. (Eds.). *Handbook of Environmental Psychology* (pp. 647-660). New York: John Wiley & Sons, Inc.
- Steele, F. (1973). *Physical settings and organization development*. Reading, MA: Addison-Wesley.
- Tuan, Y.-F. (1983). *Espaço e Lugar: A Perspectiva de Experiência*. São Paulo: Difel.
- Vitor, M.R.C.A. (2011). *Valores organizacionais e concepções de deficiência: a percepção das pessoas com deficiência*. São João del-Rei: Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal de São João del-Rei.

Recebido em: 16.8.2012. Aceito em: 08.01.2013.

Autores:

Sâmara Sathler Corrêa de Lima – Mestre Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais – Campus Rio Pomba.

Maria Nivalda de Carvalho-Freitas – Doutora Universidade Federal de São João del Rei, Minas Gerais.

Larissa Medeiros Marinho dos Santos – Doutora Universidade Federal de São João del Rei, Minas Gerais.

Enviar correspondência para:

Sâmara Sathler Corrêa de Lima
Rua Miguel Batista Lima, 80/405 – Bairro Paineiras
CEP 36016-080, Juiz de Fora, MG, Brasil
E-mail: samara.lima@ifesudestemg.edu.br