



ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA EM NATAL/RN: um contraponto entre a teoria e a realidade

Rute Rocha Maia¹
Denner Moraes Dantas²

RESUMO

Este trabalho objetiva compreender se o avanço dos marcos legislativos acerca da acessibilidade urbana contribuiu para a real remoção das barreiras físicas nos espaços públicos de Natal/RN?”. No primeiro capítulo apresenta-se a trajetória do modelo sociológico de deficiência e como ele contribuiu para a promoção de novas políticas sociais. Posteriormente, trata-se da mobilidade urbana e a sua relação com a acessibilidade, destacando também o avanço das políticas públicas nacionais referente às temáticas. No terceiro capítulo, discutiu-se a implementação da acessibilidade no município de Natal, destacando alguns de seus principais impasses. Concluiu-se que, apesar dos avanços legislativos recentes no que se refere à acessibilidade urbana no Brasil, a temática ainda carece de maior atenção do Poder Público municipal para promover a efetividade na implementação das diretrizes nacionais. Os debates acerca da revisão do Plano Diretor de Natal/RN apresentam-se como um espaço importante para o avanço da acessibilidade na cidade.

Palavras-Chave: Acessibilidade. Mobilidade urbana. Direito à Cidade.

ABSTRACT

This work aims to understand whether the advancement of legislation on urban accessibility contributed to the removal of physical barriers in public spaces in Natal. The first chapter presents the trajectory of the sociological model of disability and how it contributed to the promotion of new social policies. Subsequently, it deals with urban mobility and its relationship with accessibility, highlighting the advancement of public policies related to the themes. The third chapter discussed the implementation of accessibility in the city of Natal, highlighting some of its main impasses. We concluded that, despite recent legislative advances concerning urban accessibility in Brazil, the issue still needs greater attention from the municipal government to promote effectiveness in the implementation of national guidelines. The debates around the revision of the Natal Pilot Plan present an important space for the advancement of accessibility in the city.

Keywords: Accessibility. Urban Mobility. Right to the City.

¹ Advogada. Doutoranda em Ciências Sociais pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da UFRN (PPGCS - UFRN). Mestre em Ciências Sociais pelo PPGCS - UFRN. Graduada em Direito pelo Centro Universitário do Rio Grande do Norte (2018). E-mail: rute.rmaia@hotmail.com

² Cientista Social. Mestrando em Ciências Sociais pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da UFRN (PPGCS-UFRN). Graduated in Ciências Sociais pela Universidade do Estado do Rio Grande do Norte – UERN (2018). E-mail: dennerdantas9@gmail.com



1 INTRODUÇÃO

A existência de barreiras arquitetônicas é uma realidade em todas as cidades brasileiras. Um passeio na rua, se deslocar através de um transporte público ou uma ida à praia pode ser para uns uma atividade rotineira, e para outros um grande desafio. Possibilitar uma vida independente e o acesso igualitário à informação, bens e espaços públicos para pessoas com deficiência tem sido um obstáculo contínuo e aparentemente difícil de ser superado.

A cidade de Natal conquistou destaque no país ao ser a capital pioneira a construir uma Lei Municipal voltada exclusivamente para a acessibilidade desde o ano de 1992. O Ministério Público do Rio Grande do Norte (MPRN) igualmente possui uma participação ativa na fiscalização da mobilidade urbana para pessoas com deficiência (MAIA, 2016), destacando-se a criação do Projeto “Licenciamento Municipal Acessível”, que visa capacitar agentes públicos ambientais para atentarem a questões relativas à acessibilidade na cidade.

Essas ações podem ser um reflexo da realidade demonstrada pelo último censo do IBGE em 2010, no qual apontou-se que Rio Grande do Norte é juntamente com a Paraíba o Estado com a maior quantidade de pessoas com deficiência no país - registrando que cerca de 27,8% de sua população, o que representa um total de 882 mil potiguares.

Para além das iniciativas já registradas, registra-se que desde 2009, o Brasil aderiu à Convenção sobre os direitos das pessoas com Deficiência (CDPD), assumindo a responsabilidade de assegurar a remoção de barreiras físicas, arquitetônicas e atitudinais que impedissem a plena inclusão da pessoa com deficiência na sociedade. Para isso, tornou-se imperioso a reformulação de legislações e outras políticas públicas voltadas a garantir o direito à cidade para se adequar às exigências da CDPD.

Diante desse contexto, o Plano Diretor de Natal passa por uma revisão desde 2017 apresentando um espaço propício para o debate acerca da acessibilidade na



cidade. Busca-se entender quais foram os avanços, e quais são os desafios que a cidade ainda enfrenta em 2021.

Nesse sentido, o presente trabalho objetiva discutir o atual cenário de acessibilidade nos espaços públicos do município de Natal/RN, na perspectiva de compreender se o desenvolvimento nos marcos legislativos, de fato, contribuiu para um real avanço na remoção das barreiras físicas na capital potiguar. A pesquisa adotou uma abordagem qualitativa, a partir de análise documental acerca do Plano Diretor da capital potiguar, e revisão bibliográfica focalizada nos temas “deficiência”, “políticas públicas para a mobilidade e acessibilidade urbana” e “avaliação de políticas públicas” e matérias jornalísticas que serviram de escopo para a apresentação dos resultados que se seguem.

2 A DEFICIÊNCIA E O MODELO SOCIAL

Durante muitos anos, a deficiência foi um problema observado e tratado exclusivamente sob a ótica biomédica, quando não tratada pela ótica mística (MAIA, 2020; BARNES, 2000). A promoção de políticas públicas inclusivas e sociologicamente embasadas colaborou para a compreensão de que medicalizar um problema, não contribuía efetivamente com a sua resolução, mas apenas para o seu deslocamento.

Ocorre que a visão exclusivamente médica da deficiência colaborava à autonomização de uma de suas muitas dimensões. Como esclarece Castel (1978, p. 189), ao fazer isso a deficiência era trabalhada tecnicamente o que acarretava a ocultação da sua “significação sócio-política global, a fim de torná-la uma ‘pura’ questão técnica, adscrita à competência de um especialista ‘neutro’”.

A substituição do paradigma biomédico para o sociológico ocorreu em 13 de dezembro de 2006, quando a Assembleia Geral da ONU aprovou a CDPD, reconstruindo e ressignificando a conceituação da deficiência. De acordo com o modelo social sociológico de deficiência, esta é vista como um produto da interação entre uma pessoa com deficiência e as diversas barreiras presentes no meio-ambiente.



Além disso, trouxe ao debate questões relacionadas à lazer, comunicação, cultura, trabalho e acessibilidade como direitos fundamentais e inalienáveis (BRASIL, 2009). A proposta da CDPD é que os países signatários de comprometessem a promover e proteger o pleno exercício dos direitos humanos e liberdades fundamentais pelas pessoas com deficiência em igualdade de condições com os demais.

Isso só seria possível através da implementação de políticas públicas interdisciplinares e intersetoriais capazes de diagnosticar e avaliar as diversas barreiras (econômicas, atitudinais, culturais e políticas) persistentes na sociedade e fornecer insumos sobre como combatê-las.

Nesse sentido, a mudança de paradigma reflete um novo olhar para a deficiência que deixa de ser considerada como um atributo meramente individual e passa a ser visto com um fenômeno socialmente construído, a partir de obstáculos criados ou agravados pelo contexto social. Ramos (2015) enfatiza que o modelo social identifica o deficiente como ser humano, o que o torna possuidor do pressuposto base para se usufruir dos seus direitos.

Logo, com base na dignidade humana e no modelo social da deficiência, a convenção transfere a responsabilidade para a sociedade de se adaptar às características inerentes às pessoas com deficiência, e não mais exige mais da pessoa com deficiência a adaptação a sociedade (BEZERRA, 2014). Com isso, objetiva-se assegurar que as pessoas com deficiência possam desfrutar do acesso à informação, à justiça, à locais públicos, transportes de uma maneira autônoma e independente.

Ocorre que, como visto no início deste trabalho, durante muitas décadas a visão biomédica influenciou as políticas públicas voltadas para a deficiência em questões de reabilitação, de benefícios assistenciais, bem como a maneira como ocorria o desenvolvimento das cidades.

Segundo Lippo (2012), a existência das inúmeras barreiras arquitetônicas nas cidades se deve ao fato de que elas foram planejadas para o “homem padrão”, ao invés do “homem real”. Como consequência disso, aqueles que cruzam os limites da normalidade prescrita veem reduzidos a sua capacidade de locomoção e deslocamento nos espaços urbanos. Incluindo-se nesse grupo não somente as



peessoas com deficiência, mas todos aqueles que por algum espaço de tempo dispõem de mobilidade reduzida como idosos, gestantes etc.

Isso se deve, de acordo com Gehl (2015) porque, ao contrário das discussões sobre a acomodação do tráfego de automóveis, a dimensão humana tem sido, por décadas, negligenciada nos debates sobre planejamento urbano. Assim, descreve:

As ideologias dominantes de planejamento – em especial, o modernismo – deram baixa prioridade ao espaço público, às áreas de pedestres e ao papel do espaço urbano como local de encontro dos moradores da cidade. [...] No século XX, o espaço da cidade continuou a funcionar como importante lugar de encontro social, até o triunfo dos ideais de planejamento do modernismo, o que coincidiu com a invasão dos automóveis. [...] rejeitaram o espaço urbano e a vida na cidade como inoportunos e desnecessários. O planejamento dedicou-se intensamente ao ideal de desenvolver um cenário racional e simplificado para as atividades necessárias. O aumento do tráfego de automóveis tirou de cena a vida na cidade ou tornou completamente impossível os deslocamentos a pé. (GEHL, 2015, p. 3-26).

Nesse espectro, podemos olhar para a inacessibilidade das cidades como uma causa que, ao legitimar a adoção do “padrão humano artificial” da qual aborda Lippo (2012), promove e perpetua a segregação urbana, e impede a pessoa com deficiência de usufruir como os demais cidadãos da sociedade, o seu direito à cidade.

O princípio e direito à acessibilidade assegurada pela CDPD, contudo, não se limita apenas ao meio físico, mas inclui os meios social, econômico e cultural, saúde, educação, informação e comunicação. Nas palavras de Bezerra (2014, p. 73) “não se pode admitir diferenciação na oferta de produtos, serviços e informações, ou na utilização de ambientes, por motivo de deficiência, exceto quando utilizada como forma de facilitar o exercício e a garantia de outros direitos”. Garantir o acesso igualitário à vida urbana e tudo o que a envolve é garantir um valor diretamente relacionado à condição humana: o direito à cidade.

No próximo capítulo veremos como o debate acerca da acessibilidade têm impactado as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana e contribuído para a efetivação do direito à cidade.

3 O PLANO DE MOBILIDADE URBANA NO BRASIL



A qualidade de vida e o exercício da cidadania nas cidades e metrópoles do Brasil e do mundo dependem, em grande medida, do acesso da população a modelos de mobilidade que sejam capazes de responder às demandas e necessidades reivindicados por seus habitantes. Nesse sentido, aspectos como eficácia, equidade, segurança e acessibilidade são alguns dos requisitos fundamentais que se podem destacar quando se pretende uma mobilidade urbana efetivamente sustentável.

Atualmente, inúmeros tratados, acordos, convenções e agendas internacionais, como a Agenda 2030, o Acordo de Paris e a Nova Agenda Urbana (2017) evidenciam e criticam a mobilidade urbana – direta ou implicitamente (como pela demasiada utilização de combustíveis fósseis) – como um dos elementos mais impactantes a serem revistos nas cidades (ONU, 2017). Por se tratar de um tema amplo e multifocal, seu enfoque pode ser/estar associado às mais variadas áreas como meio ambiente, infraestrutura, saúde, direito e segurança pública – campos imprescindíveis para a formulação, implementação e avaliação de políticas públicas de qualquer natureza.

Do ponto de vista do seu significado, a mobilidade urbana é um fenômeno que tem sido frequentemente associado ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano através da utilização de veículos, vias (inclusive calçadas) e de toda a infraestrutura urbana (PÓLIS, 2005). Por isso, vocábulos como “transporte”, “deslocamento” ou até “movimento” têm sido utilizados como seus substitutos.

No entanto, conforme esclarece Balbim (2016), a noção de mobilidade não deve se limitar a ideia de deslocamento físico ou a uma ação, mas deve pressupor, porém, uma análise das causas e consequências das ações e locomoções no espaço urbano. Nesse sentido, deve ser compreendida como um fenômeno que permeia tanto a base estrutural do sistema produtivo, quanto o cotidiano das pessoas.

Por isso, e de maneira relacional, ela engloba todo o sistema de transporte e trânsito; a gestão pública; e a ocupação dos espaços urbanos – incidindo, portanto, sobre as mais variadas dinâmicas de interação, migração e de infraestrutura existentes (CASIMIRO E MELO, 2016). Seja como for e independentemente do país, cidade ou região, há de se ter em claro que a mobilidade urbana deve sempre ser orientada para as pessoas (BRASIL, 2007).

Conforme esclarece Balbim (2016, p. 13), o modelo de mobilidade urbana atual – baseado na predominância da motorização individual e privada da população em



detrimento do transporte público coletivo e de modos alternativos de locomoção, como a caminhada e o uso da bicicleta – não só negligencia tais requisitos, como se tornou um dos maiores entraves para o Brasil do século XXI. Nesse sentido, externalidades negativas como poluição atmosférica, congestionamentos e sinistros de trânsito – para além dos impactos socioambientais, econômicos e de saúde pública – refletem na mobilidade urbana “uma das formas mais contundentes do confronto entre os avanços da economia e o mal-estar urbano” (RIBEIRO, 2018, p. 45), questões que sociólogos, urbanistas, políticos e planejadores urbanos, sob os limites da administração pública atuais (CASTELLS, 1999), têm o dever de encarar.

Além disso, disfunções no campo da acessibilidade são também frequentemente evidenciadas por pessoas no âmbito da mobilidade – o que põe este tema como um dos principais fenômenos a serem analisados sociologicamente e do ponto de vista dos direitos.

No âmbito da sociologia, a mobilidade urbana deve ser compreendida como um direito garantido pelo Estado e sobre o qual se faz possível acessar outros direitos tais como saúde, educação, cultura e lazer (CNM, 2016). Nesse contexto e por tratar-se de um bem coletivo – a saber, que deve atender ao interesse público em contraposição aos interesses privados – questões como eficácia, equidade, segurança e acessibilidade devem sempre estar presentes na oferta e/ou na regulamentação da infraestrutura urbano-viária por parte do poder público (como vias, calçadas, arquitetura, acessibilidades), assim como também deve abranger o âmbito dos transportes e a acesso equitativo a estes.

Assim sendo, poder-se-ia questionar: como então garantir uma mobilidade urbana segura, equitativa e acessível para as pessoas nas cidades se o processo de reestruturação urbana impulsionado pelo capitalismo financeiro e pela neoliberalização atual, cuja predominância da *urbanização lucrativa* e da *mercantilização da vida social* (BRENNER, 2018 p. 40), tem, em certo sentido, limitado o acesso dos cidadãos às decisões referente às cidades? Como consolidar o *direito à cidade* nos moldes de Lefebvre (2011) se a configuração do urbanismo atual impõe aos cidadãos restrições de desenvolvimento de qualquer ordem político-econômica e espacial que não o capitalismo mesmo?



No Brasil, o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001), principal legislação nacional que regula a política urbana nacional, nasceu como um fruto de anos de luta dos movimentos sociais urbanos que buscavam o direito de participar da política urbana de suas cidades, visando a real concretização do direito à cidade garantido no artigo 182 da CF/88. Utilizando pela primeira vez em um diploma legal, a expressão “direito à cidade” busca garantir que o cidadão possa se apropriar dos espaços sociais e urbanos, e que a cidade estará pronta para acolher os diferentes usos por diferentes pessoas.

Em termos de acessibilidade, o Estatuto das Cidades, desde seu nascimento, determinou que as cidades deveriam observar a sua função social estabelecida na CF/88, na perspectiva de ofertar bem-estar aos cidadãos; Com o advento da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e do Estatuto da Pessoa com Pessoa com Deficiência, o art. 41, § 3º estabeleceu que a partir de 2016, todos os municípios com mais de 20 mil habitantes deveriam confeccionar nos seus planos diretores, rotas acessíveis que interligassem nestes as vias públicas e aspectos gerais do sistema de transporte coletivo.

Ademais, o seu art. 3º, inciso IV (BRASIL, 2001) passou a determinar que compete à União: “[...] instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público [...]”. No que tange à mobilidade urbana, uma das alternativas para a sua efetivação por meio de um instrumento democrático se dá por meio da implementação da Política Nacional de Mobilidade Urbana – PMNU (Lei nº 12.587/2012), um instrumento técnico, jurídico e institucional que tem por objetivo unificar a regulamentação acerca do tema no país e propor alternativas para a resolução efetiva dos problemas relacionados à infraestrutura viária, a acessibilidade e aos meios de locomoção.

Por ter sido elaborada com ampla participação social e discutida nas mais diversas esferas da administração pública e por entidades do setor, consolida a PMNU como uma tentativa de orientar e coordenar esforços, planos, ações e investimentos para garantir à sociedade brasileira o direito à cidade e superar o que se propôs caracterizar como a *crise da mobilidade* (BRASIL, 2015).



Portanto, para a efetivação de uma mobilidade urbana acessível, segura, equitativa e sustentável, se faz necessário, além da adoção de análises técnicas e sociais – presentes na maioria das pesquisas sobre o tema – a adoção de uma perspectiva sociológica que pressuponha a consideração prévia de distribuição de poder na sociedade e seus impactos tanto nas decisões (e omissões) políticas, quanto nas formas segundo as quais as pessoas se apropriam das vias e dos meios de transporte.

Assim, questões relativas à equidade, segurança e acessibilidade presentes nos modos de transporte utilizados pela população, bem como a identificação dos impactos que cada um destes modos gera para o universo pesquisado tornam-se imprescindíveis para uma abordagem sociológica que pense a mobilidade urbana atual não como o mero resultado de ações e locomoções individuais de seres humanos através de veículos e da infraestrutura urbana – mas como um direito coletivo e reivindicável, crítico de um modelo de desigual de mobilidade e estritamente orientado para a lógica do mercado.

4 A REALIDADE DA ACESSIBILIDADE NA CIDADE DE NATAL/RN

A coordenadora do Núcleo Pró-Acesso e Professora Titular aposentada da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Cristiane Rose de S. Duarte, em entrevista ao site Rede Mobilizadores em 17 de março de 2015, descreveu a realidade das cidades brasileiras no quesito acessibilidade. A cidade do Rio de Janeiro, no qual a pesquisadora residia foi retratada como uma cidade inacessível e com transporte público aquém do que a legislação de acessibilidade urbana determina.

Segundo sua pesquisa, os maiores obstáculos são a adoção de soluções isoladas que não contemplam todos os aspectos da acessibilidade universal, com a ausência de Design Universal nos meios de transporte público, e de motoristas capacitados a operar o piso baixo com elevadores, quando estes não estão quebrados. A falta de pavimentação das calçadas se constitui como uma barreira arquitetônica presente na maioria das cidades brasileiras. A sinalização incorreta em



BRAILLE para pessoas cegas e sinais sonoros insuficientes para pessoas surdas também foi um ponto ressaltado (DUARTE, 2015).

Segundo Duarte (2015), a cidade de Curitiba/PR, embora tenha espaços urbanos inacessíveis, apresenta-se como uma das cidades brasileiras consideradas modelos em acessibilidade, em virtude de seu sistema de transporte ser relativamente acessível. Segundo o IBGE (2010), a ausência de acessibilidade nas ruas e nas calçadas é uma realidade de muitas cidades brasileiras. No censo, constatou-se que apenas 4,7% das vias urbanas das cidades brasileiras possuíam rampas para cadeirantes. Dentre todas as Regiões do País, a Região Nordeste se destacou com os piores resultados no quesito de acessibilidade urbana, uma vez que somente 1,6% dos domicílios urbanos apresentavam rampas em seus entornos.

Nos capítulos anteriores observamos a existência de inúmeras políticas regulamentárias advindas do movimento de reestruturação dos marcos teóricos que em algum ponto se relacionam com a temática da deficiência para se conformar com as exigências do modelo sociológico estabelecido na CDPD. Neste momento, passaremos a realizar um contraponto com a realidade da acessibilidade e mobilidade urbana na cidade de Natal/RN para compreendermos se os avanços legislativos foram acompanhados de avanços reais nos espaços públicos e transportes coletivos na capital potiguar.

Na capital potiguar, como Maia (2016) destaca, ainda há registros de inúmeras barreiras e desafios a serem enfrentados, uma vez que a não há acessibilidade em calçadas, transportes públicos, clínicas médicas, academias, hospitais e diversos prédios de uso público é uma realidade que persiste em segregar pessoas com deficiência do seu direito à cidade.

A falta de acessibilidade permanece sendo uma das maiores demandas da 42ª PmJ de Natal/RN que trabalha na defesa dos direitos das pessoas idosas e com deficiência, consoante depoimento da Promotora de Justiça Rebbeca Monte Nunes (SILVA, 2018). Na leitura de alguns jornais, é possível encontrar relatos de cadeirantes acerca da dificuldade de locomoção na cidade. Em entrevista à Tribuna do Norte (CECI, 2019), Júnior França, paratleta e cadeirante, afirmou:

“Eu sinto que tenho que me adaptar à cidade, mas nada na cidade é adaptado para mim. Isso fez com que, por muito tempo, eu achasse que era a única pessoa deficiente com consciência. Depois, descobri que é porque muitos



como nós estão trancados em suas casas, sem poder sair, viver, fazer suas coisas”

Ainda na mesma reportagem (CECI, 2019), Júnior relata alguns episódios em que enfrentou maiores dificuldades para se deslocar a universidade em que cursava direito:

Minha mãe tinha que me levar para a escola carregado, de bicicleta, porque não tinha cadeira e a rua não era calçada. Alguns dias, eu ia para a escola me arrastando, com as mãos”, conta Júnior. Na Faculdade, as coisas não foram fáceis. “Estudava em uma faculdade próxima ao Arena das Dunas, na época que estavam fazendo obras para a Copa do Mundo. Eu tinha que competir espaço na rua com os carros, porque tudo ao redor estava em obras”, diz o paratleta, que se emociona ao relembrar as situações nas quais estranhos o ajudaram para conseguir sair e chegar na faculdade.

Em entrevista com 59 (cinquenta e nove) pessoas com deficiência, Silva (2018) os questionou acerca das condições gerais de acessibilidade nas calçadas, meios de transporte público, além de espaços públicos, e constatou que 50 (cinquenta) indivíduos avaliou a cidade como “Ruim ou Péssima”, e os outros 09 (nove) escolheram a opção “Regular” para avaliar esse critério. Acerca de quais seriam as maiores barreiras de acessibilidade que eles encontram em Natal, Silva (2018, p.76) descreve:

De acordo com os dados levantados, as calçadas de Natal foram consideradas pelas pessoas com deficiência pesquisadas o aspecto mais crítico em termos de acessibilidade, o qual foi apontado 39 (trinta e nove) vezes. Já os aspectos e estruturas gerais do sistema de transporte público da cidade receberam a segunda pior avaliação, obtendo o número de 26 (vinte e seis) apontamentos, os quais podem ser subdivididos da seguinte forma: sistema de transporte público como um todo (16), elevadores quebrados (9) e barreiras comunicacionais em LIBRAS.

Logo, observa-se que apesar de haver um arcabouço robusto de legislação para acessibilidade urbana, e ser a capital do Estado com o maior número de pessoas com deficiência no país, Natal ainda apresenta diversas barreiras físicas e arquitetônicas que oferecem óbice à livre locomoção das pessoas com deficiência em suas ruas e calçadas que precisam ser eliminadas para garantir o seu direito à cidade.



Como Silva (2018) pontua é perceptível a discrepância entre os avanços legais mencionados e a dinâmica de desenvolvimento das cidades brasileiras, e especialmente a cidade de Natal/RN. Embora as legislações prevejam a acessibilidade urbana em seus espaços públicos e transporte coletivos, Natal/RN permanece edificada com diversas barreiras em suas calçadas, transportes públicos, prédios inacessíveis entre outros. Isso porque acabaram reproduzindo em seus desenhos urbanos a lógica da antiga construção histórico-cultural que tem como medida o homem-padrão, desconsiderando a diversidade de seus habitantes com deficiência e mobilidade reduzida.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A questão da acessibilidade pode ser encarada sob inúmeras formas e através de enfoques distintos. Por isso, ao longo do tempo, discussões sobre o assunto refletiram cada vez aproximação com outros temas recorrentes, tais como mobilidade urbana, infraestrutura urbana e direito à cidade.

Do ponto de vista legislativo, a acessibilidade constitui um direito garantido pelo Estado e sob o qual deve-se resguardar o acesso (equitativo) das pessoas e bens aos espaços coletivos. Nesse contexto, e por tratar-se de um direito coletivo que deve atender ao interesse público em detrimento de interesses privados, a acessibilidade, assim como a de segurança, equidade e eficácia, deve estar sempre presente na oferta e também na regulamentação da infraestrutura urbano-viária por parte do poder público, abrangendo assim calçadas, vias e todo o âmbito urbano.

No Brasil, as diretrizes acerca da acessibilidade por parte do poder público estão explicitadas numa série de instrumentos legislativos (nacionais e locais) como pela Constituição Federal de 1988; o Estatuto das Cidades; a Política Nacional de Mobilidade Urbana; os Planos Diretores Municipais, entre outros. Todavia, e embora tenha havido uma série de avanços acerca de tal discussão, a efetivação do direito à acessibilidade ainda se encontra como um caminho aquém do necessário.



Em Natal-RN, apesar de a discussão sobre o tema ter sido pioneiramente iniciada em 1992 em comparação a outros municípios – e avançada conforme a promulgação de outros instrumentos locais como o Plano Diretor – ainda hoje carece de real efetividade pelo poder público no sentido de romper as barreiras que se impõem à livre locomoção das pessoas na cidade, sobretudo as pessoas com deficiência. Para Brenner (2018), a demanda por “*cidade para as pessoas, sem fins lucrativos*” tem sido articulada sob várias formas desde a consolidação do capitalismo. Assim, a crítica da hipermercantilização do solo urbano que impactou outras comodidades básicas como habitação, saúde, educação, transportes e acessibilidade, demanda agora novos recursos institucionais, movimentos sociais e atores que possam reverter essa lógica e viabilizar um novo urbanismo efetivamente democrático e com justiça social.

Ao longo de nossa pesquisa percebemos que embora as legislações tenham sido construídas em conjunto com a participação dos cidadãos, a implementação das políticas urbanas relativas à acessibilidade não percorreu o mesmo caminho. Somente através de uma práxis política é que as pessoas da cidade podem reivindicar a experiência urbana sob a qualidade de produtoras mesmas do espaço. A atual Revisão do Plano Diretor de Natal/RN surge como uma excelente oportunidade para se discutir os desafios que ainda precisam ser superados na mobilidade urbana da cidade para pessoas com deficiência em conjunto com a sociedade, especialistas nos assuntos e entidades representativas das pessoas com deficiência.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARNES, C. Un chiste malo: rehabilitar a las personas con discapacidad en una sociedad que discapacita. In: BROGNA, P. **Visiones e revisiones de la discapacidad**. Cidade do México: FCE, 2000.

BALBIM, Renato, et al. **Cidade e movimento**: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: Ipea. 2016.

BAMPI, LNS; GUILHEM, D; ALVES, ED. **Modelo social**: uma nova abordagem para o tema deficiência. Rev. Latino-Am. Enfermagem [Internet]. jul-ago 2010. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/rlae/article/view/4224/5266>> Acesso em: 03 de abril de 2021.



BEZERRA, Rebecca Monte de Nunes. Artigo 9: Acessibilidade. In DIAS, J.; FERREIRA, L.; GUGEL, M.; FILHO, W. (Org.) **Novos Comentários à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência**. 3. Ed. BRASÍLIA: 2014.

BRASIL. Lei Nacional nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2012.

BRASIL. Lei Nacional nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**. Brasília, 2001.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. PlanMob: **Caderno de Referência para a elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília: Ministério das Cidades, 2015.

BRASIL. Constituição 1998. **Constituição da República Federativa do Brasil**. São Paulo: Atlas, 1998

BRASIL. Decreto nº, 6.949, de 25 de agosto de 2009, **Aprova a Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência e seu protocolo facultativo**, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, DF, v. 130, n. 146, p. 11501, 26 de agosto de 2009, Seção 1, pt. 1.

BRENNER, Neil. **Espaços da urbanização: o urbano a partir da teoria crítica** / Neil Brenner. - 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2018

CASTEL, R. **A ordem psiquiátrica: a idade do ouro do alienismo**. Rio de Janeiro: Graal, 1978

CECI, Mariana. Natal: Não são poucos os obstáculos à acessibilidade. **Tribuna do Norte**. Natal, 15 de dezembro de 2019. Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/natal-na-o-sa-o-poucos-os-obsta-culos-a-acessibilidade/467354>. Acesso em: 20 maio 2021.

CASIMIRO, L. M. S. M. de; MELO, J. P. P. Administração Pública no século XXI: planejamento, mobilidade urbana e desenvolvimento socioeconômico. **Revista Digital de Direito Administrativo**, [S. l.], v. 3, n. 2, p. 284-295, 2016.

CASTELLS, Manuel. **O poder da identidade**. Tradução Klauss Brandini Gerhardt. 2.ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000. 530p.

DUARTE, C. R. **Brasil ainda não tem nenhuma cidade plenamente acessível**. [17 de março de 2015]. Rio de Janeiro: Rede Mobilizadores. Disponível em: www.mobilizadores.org.br/entrevistas/brasil-ainda-nao-tem-nenhuma-cidade-plenamente-acessivel. Acesso em 13 de ago. de 2021

FERRAZ, Carolina Valença Ferraz; LEITE, Glauber Salomão (coord.). **Direito à diversidade**. Editora atlas: São Paulo, 2015.



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

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2011. 144 p.

Ministério das Cidades. **Mobilidade é desenvolvimento urbano!** Brasília: Editora Ministério das Cidades. Instituto Pólis. 2005FIGUEIREDO, Marcus Faria; FIGUEIREDO, Argelina Maria Cheibub. **Avaliação política e avaliação de políticas: um quadro de referência teórica**: Análise e Conjuntura. Belo Horizonte. Set/dez/, 1986.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. Tradução: Anita Di Marco. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

IBGE. Censo 2010. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rn/natal/pesquisa/23/26170>. Acesso em: 20. Mai. 2021

LIPPO, Humberto (Org.). **Sociologia da acessibilidade**: e reconhecimento político das diferenças. Canoas: Editora da ULBRA, 2012.

MAIA, Rute Rocha. **POLÍTICAS PÚBLICAS E REABILITAÇÃO INFANTIL**: Uma avaliação de efetividade do CRI/Natal (2015-2020). Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Centro de Ciências Humanas Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2020.

MAIA, Rute Rocha. **A RESPONSABILIDADE INTERNACIONAL DO BRASIL PELA VIOLAÇÃO DA CONVENÇÃO SOBRE OS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA**. Monografia (Graduação em Direito) – Centro Universitário do Rio Grande do Norte, Natal, 2016.

RAMOS, André de Carvalho. **Curso de Direitos Humanos**. 2ªed. São Paulo: Saraiva, 2015.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. **A metrópole em questão**: desafios da transição urbana 2. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2018.

SILVA, Eduardo Patrício da. **O direito à cidade e o problema da acessibilidade intraurbana em Natal/RN** / Eduardo Patrício da Silva. - Natal, 2018. 142f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Programa de Pós-Graduação em Estudos Urbanos e Regionais.