



Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais

# Anais

## III Seminário Internacional Sociedade Inclusiva *Ações Inclusivas de Sucesso*

Belo Horizonte  
24 a 28 de maio de 2004

---

Realização:



## **Sessão de Comunicação “Acessibilidade”**

### **AS PESSOAS COM DIFICULDADE DE LOCOMOÇÃO E A CONSTRUÇÃO DE UMA EXPERIÊNCIA AFETIVA DO LUGAR**

#### ***Regina Cohen***

Núcleo Pró-acesso/PROARQ/FAU/UFRJ

#### ***Cristiane Rose Duarte***

Núcleo Pró-acesso/PROARQ/FAU/UFRJ

Núcleo Pró-acesso – Prédio da Reitoria, sala 443 – Fac. de Arquitetura e Urbanismo –/ UFRJ  
Av. Brig. Trompowsky s/n – Cidade Universitária – CEP: 21941-590 – RJ/RJ  
Telefones: (21) 2598 1663 ou (21) 25981661  
E-mails: [proacesso.ufrj@bol.com.br](mailto:proacesso.ufrj@bol.com.br); [reginacohen@terra.com.br](mailto:reginacohen@terra.com.br); [cristy@gta.ufrj.br](mailto:cristy@gta.ufrj.br)

#### **Resumo**

A partir da reflexão sobre a mobilidade de Pessoas com Dificuldade de Locomoção (PDLs) (que se locomovem em cadeira de rodas ou com o auxílio de muletas, pessoas com deficiência temporária ou permanente, pessoas idosas, mulheres grávidas, pessoas obesas, pessoas de baixa estatura, entre outras) procuramos compreender a percepção que este grupo tem dos espaços urbanos e como esta afetará sua experiência espacial.

O artigo tem como base os estudos voltados para a psicologia ambiental e parte da compreensão de que a consciência de mundo é criada a partir dos sentidos despertados nas imagens mentais dos lugares. Essas imagens conduzem ao desenvolvimento de significados individuais dentro do universo de diferentes grupos culturais.

Assim, para melhor compreender as possíveis apreensões do espaço pelas PDLs, este artigo comenta que a diferença no caminhar leva a diferentes maneiras de percepção, dificulta a compreensão dos significados do espaço e afeta o comportamento social, uma vez que tal grupo percebe o ambiente de outros ângulos de visão.

Por fim, o artigo mostrará que a deficiência física deve ser vista basicamente como um estado de limitação entre o sujeito e o contexto de suas atividades. Essa deficiência poderia ser minimizada através de uma correta concepção do ambiente construído

**Palavras-Chave:** Acessibilidade; Espaço Urbano; Lugar; Pessoas com Dificuldade de Locomoção (PDL); Experiência do Lugar; Ambiente Construído; Arquitetura Inclusiva; Urbanismo Inclusivo.

## INTRODUÇÃO

Pesquisadores que se debruçam sobre o estudo do desempenho do espaço construído têm procurado aperfeiçoar metodologias para aferir o grau de satisfação dos usuários do ambiente urbano. Desta forma, algumas correntes voltadas para os aspectos psicoculturais do espaço têm contribuído para o estudo da experiência dos usuários das cidades, subsidiando projetos de arquitetura e de desenho urbano.

Pode-se perceber, através destes estudos, que, apesar de a produção do espaço urbano continuar sendo feita, em grande parte, a partir dos referenciais do chamado “homem-padrão” (possuidor de todas as habilidades físicas, mentais e neurológicas), temos assistido, nas últimas décadas, ao surgimento de um crescente número de trabalhos com abordagens mais holísticas do meio ambiente. Esses estudos se limitam, geralmente, a estudar as características de acessibilidade física de pessoas portadoras de deficiência para subsidiar propostas de readequação dos espaços públicos.

Sob esta ótica, por exemplo, é comum que a construção de rampas nas esquinas e a reserva de determinada percentagem de vagas para estacionamento de veículos adaptados às pessoas com deficiência física sejam consideradas como “suficientes” para

taxar o projeto urbano de “projeto inclusivo”. A percepção e a experiência de todos os usuários, no entanto, nem sempre são levadas em consideração nesses momentos.

Desta forma, a fim de subsidiar uma reflexão sobre as diferentes experiências dos usuários do espaço urbano, este artigo procura focar uma categoria de habitantes nem sempre considerada por profissionais ligados ao planejamento das cidades: as PESSOAS COM DIFICULDADE DE LOCOMOÇÃO (PDL). Para os propósitos deste artigo, serão considerados como PDLs os dependentes de cadeira de rodas, de muletas, os idosos, as gestantes, os obesos, pessoas com deficiências temporárias, entre outros, que constituem um contingente bastante numeroso de usuários da cidade.

## **DIFERENTES FORMAS DE EXPERIÊNCIA**

As análises apresentadas neste trabalho baseiam-se nos dados de pesquisas desenvolvidas pelo Núcleo Pró-acesso, vinculado ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Duarte & Cohen, 1997, 1999 e 2001). As pesquisas que têm sido desenvolvidas preocupam-se em analisar as relações que se estabelecem entre o espaço construído e alguns dos diferentes segmentos da população urbana, como cegos, idosos, deficientes físicos, entre outros.

Escolhemos trabalhar, no presente artigo, apenas com as Pessoas com Dificuldade de Locomoção (PDL) e suas diversas maneiras de perceber e experienciar a cidade. Esta escolha se deu com o objetivo de colocar em evidência a existência de uma multiplicidade de formas de apreensão do espaço urbano e de enfatizar a importância de estar atento às especificidades que influenciam as diferentes formas de experiência que as pessoas desenvolvem em relação aos espaços da cidade.

A fim de analisar a experiência dos espaços por PDLs, estaremos nos voltando para dois importantes fatores norteadores do processo cognitivo: o sentido da visão e as características do deslocamento.

Para Kevin Lynch (1988), o desenvolvimento dos aspectos estruturadores da percepção do espaço está vinculado, em primeiro lugar, ao sentido da visão, responsável pelo primeiro impacto criador de significados do ambiente. De acordo com o autor, é essencial

a sensação produzida pelos sentidos, principalmente a visão, para uma completa estruturação mental desses mesmos lugares.

Yi-fu Tuan (1980: 7), por sua vez, aborda a grande dependência visual para organizar o espaço, sugerindo que a representação da realidade é construída quando, por meio dos “sentidos e das funções mentais ativas e reflexivas”, se dá a experiência do espaço (1983:19)

Já para a Fenomenologia da Percepção, conforme Merleau-Ponty, é necessário compreender não apenas os diversos ângulos de visão, mas também como eles se modificam à medida que as perspectivas são alteradas através do deslocamento do indivíduo (Merleau-Ponty, 1976, p.103), formando um sistema integrado.

Segue por esta mesma linha Elaine Kohlsdorf (1996), que estuda as formas pelas quais os diferentes ângulos de visão resultam em percepções que passam a compor o conhecimento do espaço ao longo de deslocamentos. Segundo a arquiteta, são características que devem ser levadas em consideração na análise da percepção do espaço: “*presença física e temporal de sujeito e objeto da percepção, considerando as informações provenientes dos pontos de vista onde se situa o observador; condicionamento da percepção pelo modo de locomoção do observador; (...)*” (Kohlsdorf, 1996, p.46).

### Os Diferentes Ângulos de Visão

Para compreender as diferentes e possíveis maneiras de apreensão do espaço por PDLs, precisamos verificar de que formas a visão participa da apreensão dos espaços, uma vez que as PDLs vêem o ambiente a partir de outros ângulos de visão.

Para a compreensão de que as PDLs representam uma categoria heterogênea de usuários da cidade, torna-se necessário, aqui, discorrer sobre algumas especificidades do olhar dessas pessoas.

Uma pessoa que se locomove em cadeira de rodas terá outro ângulo de visão que se situa acerca de 1 metro do chão. Sua percepção do espaço em muito difere daquela desenvolvida por pessoas que se locomovem a pé (quando o ângulo de visão se situa, por exemplo, a 1,60m do piso). Sob esta perspectiva, a visão que se tem do ambiente, de

um ângulo bem mais próximo ao chão, ficará comprometida devido às barreiras visuais encontradas. Qualquer mobiliário urbano que tenha altura maior que 80 cm se tornará um obstáculo visual para o cadeirante. Assim, a percepção da cidade será fragmentada e constituída de muitas surpresas, pois só permitirá a visão de determinados objetos que se situem próximos.



Figura 1: Qualquer mobiliário urbano que tenha altura maior que 80 cm, se tornará um obstáculo visual para o cadeirante”

Por outro lado, para a pessoa que precisa de bengalas ou muletas e de olhar para o chão, apoiando sua bengala em locais firmes, a apreensão do espaço será diferente daquela percebida por pessoas que se locomovem olhando “para frente”, “para o alto” ou “para o horizonte”, sem a preocupação de desequilíbrio.

As pesquisas que efetuamos na cidade do Rio de Janeiro demonstraram que não existe um único bairro, nesta cidade, que ofereça um percurso contínuo, entre dois pontos de interesse reconhecido, que seja desprovido de irregularidades no piso ou de pequenos obstáculos que obrigam a uma constante atenção ao longo do deslocamento de muletantes. Através dos questionários aplicados a esta categoria de usuários, verificamos que essas PDLs, que necessitam desse ângulo de visão constantemente “para baixo”, dificilmente formam uma visão panorâmica dos espaços.

A percepção espacial dessas pessoas se desenvolverá a partir de um diferente caminhar que busca identificar locais livres de barreiras para evitar quedas. Pode-se acrescentar nesse grupo de PDLs os idosos que também são obrigados a se “autocondicionar a olhar para o chão” (figura 2).



*Figura2 : a maneira de se deslocar e o ângulo de visão imposto pelas dificuldades no caminhar influenciam sobremaneira a experiência e o afeto pelos lugares*

Já as gestantes e os obesos pertencem a um outro grupo de PDLs que tenta olhar para o chão, mas não consegue ver os próprios pés. Isto poderá gerar uma grande insegurança no ato de deslocar-se, comprometendo a apreensão do espaço. Essas pessoas, assim como os muletantes, dificilmente terão um olhar para o alto, uma visão geral ou panorâmica do entorno, mas sim uma visão pontual, fragmentada e limitada pela dificuldade de locomoção.

### As Dificuldades nos Deslocamentos

Com o que acaba de ser dito, pode-se supor que a tentativa de compreensão da forma de apreender o espaço por uma PDL também deve considerar sua forma de deslocamento

no espaço. Esse deslocamento vai pressupor uma relação entre o tempo e o espaço, representando uma energia despendida ao longo da locomoção.

Para Tuan (1983), o meio ambiente constitui-se no elemento essencial para a estruturação mental da relação espaço-tempo, pois a cognição da realidade se dá a partir de noções espaço-temporais: “o tempo está implícito em todos os lugares, nas idéias de movimento, esforço, liberdade, objetivo e acessibilidade”(1983: 96).

O aumento de energia despendida, devido à dificuldade de locomoção, estabelece uma relação inexorável entre “o espaço” e “o esforço” compreendida a partir da extensão de um cansaço físico que empresta sua medida à percepção espacial de uma PDL. Muitas das dificuldades para se deslocar de um ponto a outro do espaço urbano podem representar tanto um desafio a ser superado quanto um cansaço desencorajante em

seus movimentos reduzidos, mas dificilmente um convite ao prazer de usufruir os lugares.

Aspectos referentes ao espaço como distâncias, percursos, “**longe**” e “**perto**” passam a ser medidos pelo esforço, pelo cansaço, e não podem ou devem ser compreendidos a partir de referenciais de pessoas que não apresentam nenhuma dificuldade em seus deslocamentos. Por estas razões, em nossa análise da percepção de uma PDL, tivemos a preocupação de também levar em conta o **fator tempo**, porque sua percepção espacial estará, inevitavelmente, condicionada por ele. Com suas dificuldades de locomoção, a PDL necessitará de um esforço adicional e um espaço de tempo suplementar para uma distância de percurso menor.

As PDLs que entrevistamos em nossas pesquisas revelaram que seus deslocamentos na cidade são definidos em função do fator tempo e das possibilidades oferecidas pelo espaço. Percebemos também que os suportes espaciais desses deslocamentos são vividos pela maioria das PDLs como “trajeto” e nunca como lugares a serem experienciados. A experiência dos lugares, para essas pessoas, só se dá, geralmente, quando precisam “*parar para conhecer melhor o lugar onde estão*” (Duarte & Cohen, 1997: 43).



## EXPERIÊNCIAS AFETIVAS DOS ESPAÇOS

A experiência dos espaços estrutura os padrões de identificação do sujeito com o meio ambiente. Segundo Tuan (1983: 10), *“experienciar é aprender, compreender; significa atuar sobre o espaço e poder criar a partir dele”*. Portanto, é necessário que o processo cognitivo se desenvolva através da percepção e da apreensão do espaço para que o indivíduo possa conhecê-lo e ter a consciência da possibilidade de sua atuação sobre ele.

A relação entre experiência e o conhecimento de um espaço se constitui, para Rapoport, no locus de ação das pessoas, *“visto que o que não se conhece não pode ser objeto de oportunidades para atuar”* (Rapoport, 1978, p.43). Assim, podemos imaginar que uma diferente cognição do ambiente resultará numa diferente experiência do espaço (Figuras 3 e 4).

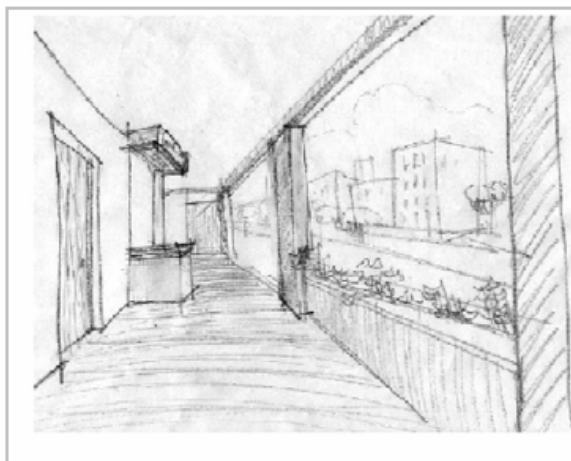


Figura 3: o desenho de um ambiente feito por um aluno do curso de urbanismo - notar o diálogo visual com a cidade, o dentro e o fora, as proporções...

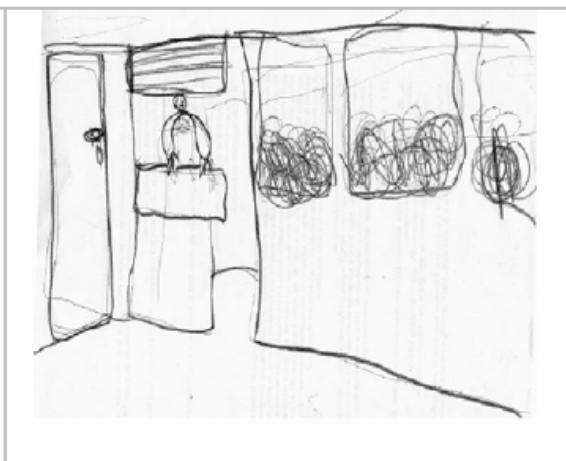


Figura 4: o mesmo ambiente retratado por uma criança cadeirante: o espaço ensimesmado é distorcido e o ambiente parece engolir o observador

Michel Maffesoli (1990) ressalta que as diferenças de percepção entre os diferentes grupos *“tendem a formar comunidades unidas por laços afetuais e territoriais, (...)”*.

O afeto que se tem de um lugar está, portanto, atrelado à experiência que se pode ter nesse espaço. Tuan (1983) considera que as pessoas podem desenvolver afetividade

pelos espaços quando estes se transformam em lugares, permitindo uma real experiência espacial.

Sob esta ótica, para uma PDL, o processo cognitivo com relação à cidade, os valores, significados e interpretações atribuídos ao ambiente construído serão condicionados por suas diferentes posturas corporais e dificuldades de locomoção. Assim, pode-se compreender que, para que uma PDL possa **criar experiências afetivas dos espaços** e se identificar com a cidade onde habita, é preciso que ela seja capaz de se introduzir em seus espaços com seu corpo e seus sentidos, e que estes lhe permitam que sua experiência espacial se concretize de forma satisfatória.

Os resultados de nossas pesquisas têm demonstrado que a dificuldade de locomoção, ao impor diferentes ângulos de visão e diferentes tipos de deslocamento nos espaços da cidade, dificulta o estabelecimento de uma experiência do espaço satisfatória. A impossibilidade de experienciar adequadamente os espaços faz com que muitas PDLs não saiam de suas casas e percam o contato com o mundo ou, então, que permaneçam em instituições ao abrigo da caridade e do paternalismo.

Ao serem impedidas de experienciar os espaços construídos como a maioria das pessoas, as diferenças concretas das PDLs 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.

Diversos depoimentos de PDLs coletados nos fizeram crer que é quando se deparam com um impeditivo, seja de ordem física ou gerado pelo preconceito e pela discriminação, que essas pessoas, efetivamente, se vêem como “diferentes”, passando a achar que as outras pessoas que usam os espaços urbanos as olham com desprezo, e desenvolvendo então sentimentos de inferioridade.

Neste círculo vicioso, vemos que os espaços construídos excluem as minorias de PDL que, por sua vez, deixam de se considerar como agentes passíveis de inclusão no espaço e passam a rejeitar os lugares, acelerando ainda mais o processo que as afasta do convívio com os demais habitantes da cidade. A exclusão espacial e a exclusão social passam, então, a significar praticamente a mesma coisa.

O trabalho de Tuan (1983) nos demonstra que os *“pincípios fundamentais da organização espacial encontram-se em dois tipos de fato: a postura e a estrutura do corpo humano e*

*as relações entre as pessoas. O Homem como o resultado de sua experiência íntima com o seu corpo e com outras pessoas, organiza o espaço a fim de conformá-lo a suas necessidades biológicas e relações sociais”* (1983: 39). A impossibilidade de vivenciar o espaço da mesma forma que outro usuário representa uma barreira ao relacionamento; barreira que pode, em muitos casos, ser considerada maior do que os obstáculos físicos do espaço urbano.

Percebemos, então, que um espaço construído com barreiras poderá estar acentuando a deficiência de uma PDL, aumentando sua dificuldade e tornando-a incapaz de viver uma vida cotidiana ativa. Desta forma, **muitas das limitações e incapacidades das PDL não se devem a uma falta de habilidade de se adaptarem ao ambiente, mas a uma deficiência do espaço construído de abrigar diversidades**. Neste caso, a deficiência em si não é o fator causador da imobilidade e sim a falta de adequação do meio.

Constata-se assim que tudo o que afasta uma PDL de sua plena capacidade de apreensão do mundo e de sua consciência existencial (sua dificuldade de locomoção, sua aparência ou sua diferença, por exemplo) poderá ser reduzido à condição de sua simples dificuldade se sua vida cotidiana urbana for sustentada por uma cidade universalmente acessível.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O estudo por nós desenvolvido revela uma diversidade de cotidianos encontrados nas cidades. Diferentes ângulos de visão, pontos de vista, formas de locomoção, maneiras de percepção e necessidades espaciais podem requerer meios adaptados que permitam experiências dos espaços de maneira satisfatória para um maior número de habitantes.

Tentamos demonstrar que as diferenças de postura corporal de uma PDL se caracterizam pelo fato de elas se locomoverem, seja em cadeira de rodas, seja por meio de muletas ou de alguma outra maneira diferente da postura de uma pessoa completamente ereta, afetando seu campo de alcance visual na percepção, comportamento e experiência dos espaços urbanos. Para uma PDL capaz de assumir uma posição ereta (o caso da gestante ou de certos idosos), haverá uma diferença no tempo despendido para a

realização de seus percursos pelas ruas, o que ocorre também com o cadeirante, o muletante e outras PDL.

Apesar de alguns autores terem por muito tempo enfatizado a necessidade de adaptação das pessoas às circunstâncias ambientais, outros, inversamente, vêem no ambiente construído as causas para determinados conflitos humanos. Podemos afirmar, com outras palavras, que as características físicas e pessoais e as dificuldades de locomoção se constituíram por muito tempo na explicação para o desajuste social das PDL. No entanto, hoje em dia, já é possível encontrar, em diversas áreas do conhecimento, teorias e conceitos que buscam vincular o comportamento humano com o meio.

Lewin (1951) estuda o ajuste pessoa-ambiente baseado na idéia de que o comportamento das pessoas é uma função direta tanto das atitudes individuais quanto do contexto do ambiente circundante. O determinismo ambiental defende que o meio ambiente físico determina o comportamento humano. Assim, quando houver uma boa adaptação do meio, as existências das PDL poderão ser bem-sucedidas e acompanhar o progresso do desenvolvimento social. Seguindo a linha de um modelo de planejamento e desenho deterministas, pode-se crer que as dificuldades de certas pessoas para se locomoverem não seriam limitações para sua integração na cidade.

Quando se fala em acessibilidade e Desenho Universal, compreendemos que, muito mais do que a preocupação com a eliminação de barreiras urbanas, devemos pensar o **espaço inclusivo** como sendo aquele que permite (inclusive às PDLs) a opção de experienciar os espaços. Ou seja, a compreensão do ambiente passa pela consciência de que é possível (ou não) dirigir-se e circular por todos os espaços da cidade, mesmo aqueles situados além da possibilidade de ser visto. Nesse contexto, pode-se acreditar que “**espaços inclusivos**” sejam aqueles capazes de fornecer à PDL um sentimento de segurança, competência e liberdade em sua dificuldade de locomoção com vistas a dirigir suas ações, podendo estabelecer uma relação harmoniosa dela com o mundo exterior.

Pode-se acrescentar que o espaço, a imagem e a experiência afetiva que ela tem de espaciosidade, uma vez relacionados, poderão facilitar seu conforto e a rapidez dos seus deslocamentos.

Para Norberg-Schulz, isto significa que, para que uma pessoa possa habitar uma cidade, ela deve conseguir “*se orientar em um meio e se identificar com ele, ou mais simplesmente, desde que experimente a significação do meio.*” (Norberg-Schulz, 1981, p.5).

Consideramos assim a deficiência física como o resultado de uma limitação que ocorre por uma fraca relação entre o sujeito e o meio ambiente. Entendemos que tal deficiência poderia ser minimizada, através de uma correta concepção espacial a ser posta em prática.

Concluimos, assim, que o espaço construído dentro de certos parâmetros que visam à “**inclusão espacial**” desses grupos terá a capacidade de permitir as trocas, estimular o estabelecimento de teias de relações, valorizar as experiências dos lugares e evitar o esfacelamento das individualidades, atenuando as diferenças.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- COHEN, Regina & DUARTE, Cristiane Rose. “Brazil: ideas into action for the accessibility rights in a developing country”, In. Anais da 7 th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled People, Reading, Berkshire, United Kingdom, 1995 (a).
- COHEN, Regina & DUARTE, Cristiane Rose. “Segregação e Exclusão Socio-Espacial: a questão dos portadores de deficiência física”. In. Anais do VI Encontro Nacional da ANPUR, Brasília, 1995 (b).
- COHEN, Regina & DUARTE, Cristiane Rose. “A Percepção Ambiental de Pessoas com Dificuldade de Locomoção: uma Contribuição para Projetos Acessíveis Visando a Inclusão Psico-social no Ambiente Construído”. In Del Rio,V.; Duarte C.R.; & Iwata,N.: Anais do Seminário Internacional Psicologia e Projeto do Ambiente Construído. PROARQ/UFRJ. Rio de Janeiro, 2000 - pp.425-432
- FERRARA, Lucrécia d’Alessio. “As cidades ilegíveis: Percepção Ambiental e Cidadania”. In DEL RIO, V. & OLIVEIRA, L. (Org.). Percepção Ambiental: a experiência brasileira. São Paulo: Studio Nobel, 1996.
- DUARTE, Cristiane Rose & COHEN, Regina. “Barreiras Arquitetônicas às Pessoas Portadoras de Deficiência, Dependentes de Cadeiras de Rodas”. Relatório de Pesquisa. Núcleo Pró-acesso/ Proarq/UFRJ. 1997
- DUARTE, Cristiane Rose & COHEN, Regina. “Identidade e Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiência nos Espaços de Ensino e Pesquisa”. Relatório de Pesquisa apoiada pela FAPERJ. Núcleo Pró-acesso/ Proarq/UFRJ. - vol I - 1999 e vol.2 -2001
- HALL, Edward T. *A Dimensão Oculta*. [trad. Sônia Coutinho]. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1966.
- KOHLSDORF, Maria Elaine. “Brasília em Três Escalas de Percepção”. In DEL RIO & LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade*. [trad. Maria Cristina Tavares Afonso]. Lisboa: Edições 70, 1988.
- LYNCH, Kevin. *Good City Form*. Londres: The MIT Press, 1981.

- MAFFESOLI, Michel. *No Fundo das Aparências*. [trad. Bertha Halpern Gurovitz]. Rio de Janeiro: Vozes, 1996.
- MERLEAU-PONTY, Maurice. *Fenomenologia da Percepção*. São Paulo: Martins Fontes, 1976.
- METTETAL-DULARD, Lucile. *Les personnes handicapées physiques et la ville des autres*.DEA.-Institut d'Urbanisme de Paris, Université Paris XII, Val de Marne, 1994.
- RAPOPORT, Amos. *The Meaning of the Built Environment. A nonverbal Communication Approach*. Tucson: The University of Arizona Press, 1990.
- TAYLOR, John A.R. *Apostilas do Curso de especialização em 'Environmental Access'*. mimeog. 'Architectural Association', Londres: 1994
- TUAN, Yi-Fu. *Espaço e Lugar: A Perspectiva de Experiência*. São Paulo: Difel, 1983.
- TUAN, Yi-Fu. *Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. São Paulo: Difel, 1980.