

**CAPACITISMO ESTRUTURAL INTERSECCIONAL:
UMA ANÁLISE CRÍTICA DA MOBILIDADE PARA PESSOAS COM
DEFICIÊNCIA FÍSICA EM SALVADOR**

INTERSECTIONAL STRUCTURAL CAPACITISM: A CRITICAL ANALYSIS OF
MOBILITY FOR PEOPLE WITH PHYSICAL DISABILITIES IN SALVADOR

Julie Lourau¹
Milton Silva Vasconcellos²

RESUMO

Este artigo versa sobre a questão da mobilidade para as pessoas com deficiência física (PcD) em Salvador. A metodologia utilizada é a revisão bibliográfica e a análise documental. Trata-se de uma análise interseccional das normas e políticas públicas relativas à mobilidade em Salvador. A pesquisa aponta para um capacitismo estrutural interseccional ou seja, uma soma de fatores negativos sofridos pelas PcD negras da periferia tais como o capacitismo, o racismo institucional e a desigualdade territorial.

Palavras-chaves: PcD. Capacitismo estrutural. Racismo institucional. Interseccionalidade. Salvador da Bahia.

ABSTRACT

This article deals with the issue of mobility for people with physical disabilities (PwD) in Salvador. The methodology used is the literature review and document analysis. It is an intersectional analysis of public norms and policies. The research points to an

¹ Doutora em Antropologia Social e Etnologia (EHESS/França), Professora no PPG Políticas Sociais e Cidadania- Universidade Católica do Salvador (UCSAL). Líder do Grupo de Pesquisa Antropologia, Fronteiras, Espaços e Cidadania (AFEC/CNPq/UCSal). Juliesarahba@gmail.com

² Doutorando e Mestre em Políticas Sociais e Cidadania, advogado, Assessor da Superintendência de Atendimento ao Cidadão (SAC/SAEB), integrante do Grupo de Estudos e Pesquisa sobre Trajetórias Participativas e Políticas Sociais (UFRB) e do grupo de Pesquisa Antropologia, Fronteiras, Espaços e Cidadania (AFEC/CNPq/UCSal). milton.vasconcellos@saeb.ba.gov.br

intersectional structural ableism, that is, a sum of negative factors suffered by black PwD from the periphery, such as ableism, institutional racism and territorial inequality.

Keywords: PwD. Structural Ableism. Institutional racism. Intersectionality. Salvador Bahia.

INTRODUÇÃO

A partir dos estudos desenvolvidos sobre deficiência, feitos por sociólogos britânicos³ e *disability studies*, inicia-se um debate que centra a questão da marginalização social das pessoas com deficiência. Nesse sentido, a partir de uma reação ao modelo de compreensão pautado no critério da normalidade (o modelo médico ou biomédico de deficiência), que pressupunha a deficiência como uma disfunção do corpo – atribuindo, desta forma, um padrão considerado normal ao ser humano – este grupo passou a defender a chamada interpretação sociológica da deficiência, afastando, assim, a visão pautada na lógica de integração, que exonera em absoluto o Estado da responsabilidade pela inclusão social das pessoas com deficiência; afinal, sendo está um “problema de natureza patológica”, atraía tão somente a responsabilidade das próprias famílias, que deveriam lidar seus dramas individuais.

Como reflexo direto desta equivocada percepção, a exoneração de responsabilidade estatal gera um período de falta de políticas públicas sobre pessoas com deficiência ou o surgimento de poucas leis a tratar do tema, e as que existiam sempre possuíam um caráter restritivo, o que viria a ser alterado com o modelo social de deficiência e uma proposta de compreensão onde o Estado passa a ter papel principal na inclusão social das pessoas com deficiência, gerando, assim, um período – a partir do final da década de 90 do século passado até os dias atuais – de leis mais inclusivas e políticas públicas voltadas a esta igual finalidade.

Curiosamente, contudo, o advento da superação do modelo biomédico e consequente surgimento do modelo social, com um paradigma de leis mais inclusivas em nada – ou muito pouco – alterou a situação destas pessoas, haja vista a falta de efetividade nestas normas, o que termina por atrair a sensação de que o conjunto histórico de opressão e rejeição social a estas pessoas perpetua-se, apenas sendo modificado sob a forma de omissão estatal e falta de efetividade nas leis.

³Representantes do *Disability Rights Movement: Union of Physical Impairment Against Segregation* (Upias), tais como Vic Finkstein, Paul Hunt e outros.

No que se refere à mobilidade das pessoas com deficiência numa cidade como Salvador, temos que levar em conta o contexto histórico de rejeição social à população negra, orquestrada pelo racismo estrutural (Almeida). Assim, o propósito deste artigo é discutir as limitações feitas à mobilidade das PCD em relação ao conceito de capacitismo já bastante utilizado pela literatura sobre o tema e buscar relacioná-lo ao conceito de racismo estrutural aplicado ao contexto da dita Roma negra brasileira, a cidade do Salvador.

A metodologia da pesquisa é uma revisão bibliográfica sobre o conceito de capacitismo, trazendo à tona uma discussão interseccional junto aos conceitos de racismo estrutural e desigualdade territorial (as periferias em Salvador). Uma análise documental complementa o artigo, com um levantamento de normas legais e políticas públicas que versam sobre mobilidade em Salvador.

CAPACITISMO

Debruçando-se sobre a origem do termo “capacitismo⁴”, Melo (2014, p. 53) indica uma comunicação pessoal (e-mail) feita com Romeu Sassaki, onde o professor paulista teria indicado que:

Na língua inglesa, as palavras *ableism* e *disablism* surgiram há muitas décadas, no tempo em que as terminologias designavam pessoas com deficiência como “os deficientes” e as pessoas sem deficiência como “os normais”; só mais tarde designadas, respectivamente, “as pessoas deficientes” e “as pessoas normais”. As palavras *ableism* e *disablism* foram construídas com os seguintes componentes: *able* (o capaz) ou *disabled* (o incapaz) e o sufixo *ism* (doutrina, sistema, teoria, tendência, corrente etc., com sentido pejorativo). Portanto, a tradução dessas duas palavras para a língua portuguesa brasileira deveria seguir as terminologias da época, resultando em: *ableism* = capacitismo; *disablism* = deficientismo. (MELO, 2014, p. 53)

Dessa forma, numa perspectiva etimológica, o termo (capacitismo) deriva do inglês *ableism* e expressa, em linhas gerais, a manifestação de preconceito para com as pessoas com deficiência, ao pressupor que existe um padrão corporal ideal e a fuga desses padrões torna as pessoas inaptas para as atividades na sociedade. Essa padronização é chamada corpo normatividade (*able-bodiedness*) (FERREIRA NETO, 2017).

⁴Reconhecendo a inexistência deste termo em Língua Portuguesa, Anahi Melo (2014) indica que este termo foi primeiro utilizado por ela nos movimentos sociais, a partir de sua participação nas conferências nacionais de políticas para mulheres e LGBT em dezembro de 2011.

Acredito que *able* de *ableism* seja a palavra mais apropriada por ter a capacidade de neutralizar a palavra "capaz", no sentido de positividade da deficiência, do mesmo modo que racismo vem de raça e sexismo, de sexo. Assim, o capacitismo "é um neologismo que sugere um afastamento da capacidade, da aptidão, pela deficiência." (DIAS, 2013, p. 5).

Dias (2013, p. 2) situa, portanto, o capacitismo como a concepção presente no social que lê as pessoas com deficiência como não iguais, menos aptas ou não capazes para gerir a próprias vidas.

Nesse mesmo sentido, Campbell (2001), ao tratar do capacitismo o entende como:

[...] uma rede de crenças, processos e práticas que produz um tipo particular de compreensão de si e do corpo (padrão corporal), projetando um padrão típico da espécie e, portanto, essencial e totalmente humano. A deficiência para o capacitista é um estado diminuído do ser humano. (CAMPBELL, 2001, p. 44)

Dialogando com outras formas de opressões como o machismo e o racismo, Campbell (2001, p. 44) reconhece que o "capacitismo está para o segmento da pessoa com deficiência como o racismo está e significa para os negros ou o machismo para as mulheres", haja vista que ele é um sistema de fabricação de poder fundado em um padrão ideal de corpo que considera como desviante e inferior (incapaz) tudo que não cabe nele.

Tomando como paralelo a figura do racismo estrutural proposta por Silvio de Almeida (2019), apontamos para a existência de um "capacitismo estrutural":

[...] o racismo é uma decorrência da própria estrutura social, ou seja, do modo "normal" com que se constituem as relações políticas, econômicas, jurídicas e até familiares, não sendo uma patologia social e nem um desarranjo institucional. O racismo é estrutural. Comportamentos individuais e processos institucionais são derivados de uma sociedade cujo racismo é regra e não exceção. O racismo é parte de um processo social que ocorre "pelos costas dos indivíduos e lhes parece legado pela tradição" (ALMEIDA, 2019, p. 33)

Parafraseando assim Almeida (2019), sobretudo quando pensamos a histórica exclusão das pessoas com deficiência na sociedade brasileira e nos deparamos com um conjunto de proteção normativa muito bonito no papel, mas sem nenhuma ou muito pouca efetividade, defendemos que o capacitismo é também decorrência da própria estrutura do social. Apesar de superar um paradigma biomédico que concebe o corpo humano por um critério de normalidade, o paradigma sociológico mantém incólumes as relações políticas, econômicas e principalmente jurídicas excludentes.

Nesse contexto, falar de um “capacitismo estrutural” sugere um tipo de preconceito que extrapola o indivíduo, alcançando todos os “corpos desviantes” dentro da imposição trazida pelo padrão normal:

A discriminação estrutural aos quais os corpos com diversidade funcional estão sujeitos leva a normalização da desigualdade de tratamento, consolidando estigmas que colocam esse grupo como estando abaixo dos corpos dentro dos padrões estabelecidos por uma sociedade excludente. (CAMPBELL, 2009, p. 22)

Vista sob o ângulo da educação especial, o capacitismo estrutural, para Lima (2021), é também tratado como uma forma de opressão sistemática e manifesta-se sob a forma da prestação de “escolas especiais”, segregando, assim, crianças com deficiência do convívio com as demais crianças.

Independentemente da área, permanece a ideia do capacitismo como um tipo de opressão sofrida por pessoas com deficiência, projetando nestas últimas um sentimento de inferioridade que as considera incapazes não apenas de produzir (trabalhar), mas também de aprender (educação), amar, cuidar, sentir desejo e ser desejadas (MELLO, 2016; GESSER; BLOCK; MELLO, 2020):

[...]o capacitismo é estrutural e estruturante, ou seja, ele condiciona, atravessa e constitui sujeitos, organizações e instituições, produzindo formas de se relacionar baseadas em um ideal de sujeito que é performativamente produzido pela reiteração compulsória de capacidades normativas que consideram corpos de mulheres, pessoas negras, indígenas, idosas, LGBTI e com deficiência como ontológica e materialmente deficientes. Ademais, as capacidades normativas que sustentam o capacitismo são compulsoriamente produzidas com base nos discursos biomédicos que, sustentados pelo binarismo norma/desvio, têm levado a uma busca de todos os corpos a performá-los normativamente como “capazes”, visando se afastar do que é considerado abjeção. (GESSER; BLOCK; MELLO, 2020, p. 18)

Aqui, gostaríamos de retrabalhar a noção de capacitismo estrutural à luz do conceito de racismo estrutural de Almeida (2019). Se, nos autores que se debruçam sobre o capacitismo, existe o reconhecimento de uma dimensão de opressão e de estigmatização de um grupo julgado como não conforme e, portanto, não capaz, nós queremos acrescentar a dimensão institucional que Almeida destaca. Assim, não se trata somente de um modelo social excludente, mas de uma estrutura social e institucional que constrói a opressão e a marginalização das pessoas racializadas (no caso de Almeida), ou das

peças com deficiência (no caso estudado), a partir da ausência de um quadro normativo incluyente ou seu mau funcionamento.

Assim, o capacitismo estrutural, que servirá de guia analítico neste artigo, levará em conta a falta de efetividade nas leis existentes sobre acessibilidade, impedindo as pessoas com deficiência de usufruir do pleno gozo de participar dos espaços urbanos da cidade e se deslocar entre eles como um reflexo do capacitismo estrutural e não como um mau funcionamento pontual. Interessante apontar que o capacitismo pode atingir, em certa medida, a população negra da periferia, não por não ter o padrão físico adequado, mas por serem reconhecidos pelo racismo como indesejáveis. Veremos isso a seguir.

O CONTEXTO NORMATIVO

Quando se pensa na acessibilidade – concebido atualmente como um dos direitos fundamentais⁵ da pessoa com deficiência – a previsão do art. 53 da Lei Brasileira de Inclusão (LBI), claramente sugere-a como um direito que garante muito mais do que o simples “ir e vir”, assegurando a estas pessoas viver de forma independente, com exercício de seus direitos de cidadania e participação social tornando, assim, a questão da acessibilidade não apenas uma possibilidade urbanística de superação de obstáculos, mas, sobretudo, uma discussão sobre inclusão social e efetividade de direitos. Boa parte dessas perspectivas aparece no final do século XX⁶, contudo, longe de ter aplicação prática, as pessoas com deficiência seguem ignoradas pelo Estado, que expressa sua indiferença por meio da falta de cumprimento para os poucos direitos positivados, perpetuando, assim, uma histórica exclusão e reiterando a existência de um capacitismo estrutural que segrega e limita pessoas do acesso à cidade.

Nesse sentido e, considerando o capacitismo estrutural fator de exclusão de pessoas com diversidade funcional, pondera Fiona Campbell (2001).

[...] O capacitismo estrutural limita o direito a cidade e acesso a oportunidades de pessoas com diversidade funcional, sendo uma das faces mais cruéis dessa opressão. A discriminação estrutural aos quais os corpos com diversidade

⁵O caráter de “fundamentalidade” deste direito decorre do fato de que sua previsão originária decorre da Convenção Sobre Direitos da Pessoa com Deficiência, Tratado Internacional de Direitos Humanos, incorporado com status de emenda a Constituição Federal de 1988, por força do que preceitua o art. 5, §3, CF-88.

⁶ Podemos citar como referências principais: Diaz (1995), Cohen (2006), Diniz (2007), Palácios (2008), Pereira (2017), Pereira (2018), Sasaki (2020), Piovesan (2020).

funcional estão sujeitos leva a normalização da desigualdade de tratamento, consolidando estigmas que colocam esse grupo como estando abaixo dos corpos dentro dos padrões estabelecidos por uma sociedade excludente. (CAMPBELL, 2001, p. 13).

A acessibilidade enquanto direito positivado é um instituto extremamente recente. Sua previsão inicial no ordenamento jurídico brasileiro remonta ao final do século passado e, ainda assim, com leis⁷ que tratavam do tema apenas por um viés da dimensão arquitetônica/urbanística, além de tratar de forma muito rasteira dos transportes (mobilidade) e comunicação, cuja regulamentação, contudo, só iria acontecer em 2004, com o Decreto 5296, primeira norma a tratar efetivamente da acessibilidade no país, seguida das disposições da Lei Brasileira de Inclusão (LBI) de 2015, que compõe o conjunto normativo sobre o tema no Brasil.

Em sua obra *As Dimensões da Acessibilidade*, Sasaki (2020) indica a existência de sete dimensões da acessibilidade (arquitetônica, comunicacional, metodológica, instrumental, programática, atitudinal e natural). Consideramos, contudo, na nossa indicação, a dimensão urbanística e a dimensão dos transportes (mobilidade) ignoradas pelo autor. Pois, a partir da noção de que as dimensões da acessibilidade são manifestações deste instituto para superar cada tipo de barreira existente, e, sabendo que a LBI indica expressamente as barreiras no transporte/mobilidade (art. 3, IV, c da Lei 13146/15) e as barreiras urbanísticas (art. 3, IV, a da Lei 13146/15), entendemos ser cabível falar em oito e não sete dimensões. Neste sentido e considerando o maior interesse deste trabalho, vamos nos concentrar na dimensão dos transportes (de onde se extrai a mobilidade).

Ao tratar da acessibilidade aos transportes, é inevitável constatar uma certa aproximação entre as ideias da acessibilidade e mobilidade que comumente são tratadas como se fossem sinônimas. Contudo, apesar de próximas, não guardam relação de sinonímia. Há entre estas ideias uma relação de (gênero-espécie), sendo a mobilidade uma das dimensões em que se manifesta a acessibilidade, cuja compreensão se encontra na noção de mobilidade pessoal, prevista na Convenção Sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência. Nesse sentido, Munhoz e Cavalheiro (2008, p. 137) esclarecem que a mobilidade pessoal apresenta área de interface entre dois campos: capacidades de

⁷Lei 10048/00 e Lei 10098/00.

movimentação e locomoção do corpo e o campo de intervenção junto ao meio urbano para a garantia de acessibilidade para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

É importante salientar que, pelo menos, desde o século XV um ideal normativo de homem médio é estabelecido como no modelo vitruviano, e posteriormente, no século XIX, tal ideal é transformado e reforçado em parâmetros científicos antropométricos de normalidade, que são utilizados desde então como referenciais para a construção dos espaços sociais. Todos os indivíduos que não se encaixam nestes padrões, como crianças, idosos, gestantes e pessoas com deficiência física ou motora, auditiva, visual, intelectual, múltipla, entre outros, ficam restritos à possibilidade de acesso e usufruto destes espaços e das relações que aí se desenvolvem. (MUNHOZ; PAULA E CAVALHEIRO, p. 137, 2008.)

Ademais, os transportes são tratados na LBI juntamente com a mobilidade no capítulo X (art's. 46 a 52) e estabelecem, em linhas gerais, a garantia de que estes direitos sejam assegurados em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas, reiterando, assim, a relação entre estas ideias, porém distintas, uma vez que a acessibilidade nos transportes assegura a garantia da mobilidade e, nos termos da lei mais atual, ela ocorre desde quando estabelece reserva de vagas em todas as áreas de estacionamentos aberto ao público, de uso público ou privado, bem como por meio da obrigação de adaptação em todos os veículos de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, de forma a torná-los sejam acessíveis (art. 48, LBI).

Sob o prisma normativo, portanto, ao tratar da acessibilidade aos transporte para pessoas com deficiência, expressa também sua mobilidade, vista aqui neste contexto como uma das manifestações do direito previsto no art. 53 da LBI, concebido atualmente como um dos direitos fundamentais⁸ da pessoa com deficiência, por ter seus fundamentos em um Tratado Internacional de Direitos Humanos, a Convenção de Direitos do pessoas com Deficiência.

IR, ESTAR E VOLTAR: A IMPORTÂNCIA DA MOBILIDADE

A par desta natureza multidimensional, resta como consequência direta que a aferição da acessibilidade de um ambiente não se encerra apenas com o ambiente em si,

⁸O caráter de “fundamentalidade” deste direito decorre do fato de que sua previsão originária decorre da Convenção Sobre Direitos da Pessoa com Deficiência, Tratado Internacional de Direitos Humanos, incorporado com status de emenda à Constituição Federal de 1988, por força do que preceitua o art. 5, §3, CF-88.

mas também considerando os momentos anteriores (Ir) e posteriores (voltar) ao espaço em si considerado (estar). A aferição, contudo, nestes momentos atrai toda a discussão sobre mobilidade, bem como as disposições sobre direito aos transportes da LBI.

Numa perspectiva legal, o direito à mobilidade para pessoas com deficiência decorre da previsão do capítulo X da Lei Brasileira de Inclusão (LBI), quando, em seu art. 46, assegura a mobilidade como um direito das pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida:

Art. 46. O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso. (BRASIL, 2015)

Com o advento da Lei Federal nº 12.587/12 (Lei da Mobilidade Urbana), que trata da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), tem início, em 2018, no município de Salvador, a implementação da Política de Mobilidade Urbana Sustentável por meio da Lei Municipal 9.374/2018, complementada pelo Decreto nº 29.929, que institui o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador (PLANMOB). No âmbito do PLANMOB e a partir de dados trazidos pela Secretaria de Mobilidade de Salvador (SEMOB), são identificados três Programas/ Políticas Públicas voltadas à mobilidade, são elas:

- a) Programa de Requalificação de Calçadas em Eixos Viários de Acesso ao Transporte Coletivo
- b) Programa de Melhoria da Microacessibilidade Vertical e entre Cumeadas
- c) Programa de Gestão Pública do Setor de Mobilidade a Pé

Apesar de incorporados a um Programa maior (a Política de Mobilidade Urbana Sustentável), porém, deve ser destacado que nenhum destes três Programas possui nenhum tipo de atenção direta às PcD's. O Programa de Requalificação de Calçadas em Eixos Viários de Acesso ao Transporte Coletivo, apesar deste nome, tem como objetivo principal a qualificação da rede estrutural dos transportes, visando, assim, à melhoria da microacessibilidade no entorno dos eixos onde este transporte é realizado (SALVADOR, 2019, p. 68).

Por outro lado, o Programa de Melhoria da microacessibilidade vertical e entre Cumeadas considera a chamada “microacessibilidade vertical”, identificando, a partir da

própria topografia do município, a existência de dificuldades para o acesso aos transportes coletivos, contemplando, desta forma, a requalificação e implantação de escadarias, bem como a implantação de equipamentos de mobilidade vertical (escadas rolantes, elevadores, planos inclinados e teleféricos) (SALVADOR, 2019, p. 72).

Por fim, o terceiro e último Programa citado, voltado à Gestão Pública do Setor de Mobilidade a Pé é indicado pelo PLANMOB com o objetivo de:

Valorizar a locomoção não motorizada, tendo em vista uma gestão pública para a mobilidade a pé, em modo que seja possível mitigar problemas e apontar soluções e medidas associadas ao encorajamento do modo de transporte. Esta gestão deverá identificar aspectos que, ainda que indiretamente, interferem na decisão para aderir ao modo a pé. (SALVADOR, 2019, p. 78)

Visando, assim, estimular a implementação da locomoção não motorizada, neste Programa atenta-se ao desenvolvimento de soluções para adequação viária e análises de tráfego voltadas ao deslocamento a pé como um transporte individual (SALVADOR, 2019, p. 78). As conclusões do relatório (PLANMOB, 2019, p.28) chamam atenção revelando que, em Salvador, 21% das calçadas não são pavimentadas, 56% requerem readequação e somente 23% são adequadas. A realidade do transporte a pé na cidade é de muito perigo e obstáculos para qualquer pessoa, ainda mais para as pessoas com deficiência, mas nenhuma menção é feita a elas.

Outro exemplo, quando se considera a mobilidade de PcD's, a lei 13416/15 (Lei Brasileira de Inclusão) ao tratar do direito ao transporte e mobilidade (art. 50) previu a possibilidade de fabricação de veículos acessíveis e sua utilização como táxi, cuja concretização é feita pelo artigo seguinte (art. 51), quando prevê reserva de 10% da frota de táxis seja formada por veículos acessíveis a pessoas com deficiência, o que poderia ter sido feito por meio da instituição de incentivos fiscais por parte do Poder Público:

Art. 51. As frotas de empresas de táxi devem reservar 10% (dez por cento) de seus veículos acessíveis à pessoa com deficiência.
§ 1º É proibida a cobrança diferenciada de tarifas ou de valores adicionais pelo serviço de táxi prestado à pessoa com deficiência. (BRASIL, 2015)

Visando dar efetividade a esta norma, quatro anos depois (em 2019), foi publicado o decreto 9762/19 que estabelecia prazos distintos para que as empresas realizassem as referidas adaptações nos veículos: 24 meses para a microempresa ou a

empresa de pequeno porte locadora de veículos automotores (art. 5); 12 meses para que a microempresa ou a empresa de pequeno porte locadora de veículos automotores disponibilize, no mínimo, um veículo automotor adaptado ao uso da pessoa com deficiência (art. 5, § 1).

Em que pesem as previsões citadas e mesmo o advento de uma norma regulamentadora (o decreto citado) em dias atuais, contudo, tais regras nunca foram implementadas, prevalecendo assim uma frota de táxis sem nenhuma acessibilidade para pessoas com deficiência, reflexo do histórico descaso. De outro lado, considerando a pequena renda, apesar de as pessoas com deficiência, em sua grande maioria, sequer usarem táxi, prevalecendo, portanto, os deslocamentos feitos por ônibus ou metrô, o fato é relevante, pois expressa a continuação de um descaso histórico e que concretiza o capacitismo estrutural.

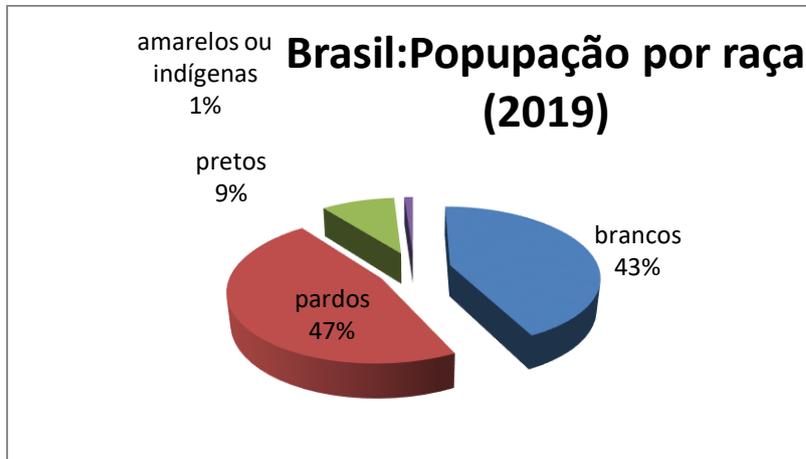
A CIDADE DE SALVADOR EM PERSPECTIVA INTERSECCIONAL

A cidade de Salvador tem certas características em termos de origem étnica racial, ela tem mais de 80% de sua população⁹ que se autodeclara negra, segundo o IBGE, fazendo dela a cidade mais negra do Brasil. Fruto de um processo histórico, a desigualdade entre grupos sociais e raciais é outra característica importante da cidade, fazendo com que uma maioria branca constitua a elite local enquanto a maioria negra permanece em estado de pobreza. Essas desigualdades podem ser vistas em vários setores, no trabalho, na segurança (existem taxas altíssimas de homicídios contra os jovens negros das periferias), na moradia ou no acesso à educação de qualidade e integram frutos do contexto histórico de colônia e de sociedade escravocrata assim como do contexto atual de racismo estrutural (Almeida, 2019) que atinge as populações não brancas. Para exemplificar essas desigualdades e o racismo estrutural, basta observar alguns dados com recorte raça-cor. Enquanto no Brasil, 42,7% da população se autodeclara branca, 46,2% pardo, 9,4% preta e 1,1% se autodeclara amarelo ou indígena, 79% dos desempregados

⁹Em 2017, 8 em cada 10 moradores de Salvador eram negros, ou seja, se autodeclaravam de cor preta ou parda, segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNAD Contínua), do IBGE. Disponível em: <https://bahiaeconomica.com.br/wp/2018/11/19/ibge-salvador-e-a-capital-mais-negra-do-brasil-e-tambem-onde-esta-maior-desigualdade-salarial-entre-brancos-e-pretos/>

são negros¹⁰. Salvador, cidade mais negra do Brasil, é a capital que tem maior taxa de desemprego do país (21,3%).

Gráfico 1 – Percentual da população por raça



Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Trabalho e Rendimento, Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua 2012-2019

Enquanto pela primeira vez, desde 2012, a taxa de desemprego é menor para os negros do que para os brancos, as desigualdades salariais não param de aumentar com - 67,8% de diferença entre os salários dos pretos e dos brancos e - 54,4% entre os pardos e os brancos. Essas desigualdades se dão também em função dos locais de moradia, as ditas periferias que, além de estarem frequentemente longe dos centros, carregam um estigma de violência que acentua a marginalização vivida pela população dessas áreas (LOURAU, 2019).

Para entender as discrepâncias, vale observar o índice de desenvolvimento humano na escala dos bairros de Salvador. Enquanto bairros considerados nobres em Salvador têm um IDH muito alto, igual ou superior ao de país europeu rico (Índice de 0,959 no bairro de Candeal, por exemplo), bairros periféricos têm IDH tão baixo que se aparenta aos países mais pobres do mundo (0,578 para o Subúrbio Ferroviário de Salvador). Ou seja, existem desigualdades territoriais acirradas que correspondem à categoria raça-cor¹¹ e atingem, em primeiro lugar, as populações negras e pobres da periferia.

¹⁰ A categoria negro.a é utilizada nas políticas públicas. Ela corresponde à soma das pessoas autodeclaradas pretas e pardas nos censos IBGE. Portanto, no exemplo citado, enquanto 56% da população brasileira se autodeclara negra, 79% dos desempregados são negros. Esse dado aponta para uma desigualdade de acesso ao emprego para a população negra.

¹¹ A categoria cor-raça corresponde, por um lado, a um item do censo do IBGE com princípio de autodeclaração e, por outro lado, a uma categoria analítica e política que permite discutir as desigualdades

Enfim, como a maioria das capitais brasileiras, Salvador tem uma área de extensão muito importante¹², sendo a terceira cidade mais povoada no Brasil, atrás de São Paulo e Rio de Janeiro, com uma grande maioria da população dependendo do transporte público para se deslocar.

Essas características nos levam a analisar a condição de mobilidade das PCD não apenas em função do capacitismo, ou seja, de um padrão de eficiência corporal, mas também em função do cruzamento de variantes múltiplas que se combinam e se somam, constituindo o que a pesquisadora Norte Americana Crenshaw (2002) tem chamado de “discriminação interseccional”:

[...] trata especificamente da forma pela qual o racismo, o patriarcalismo, a opressão de classe e outros sistemas discriminatórios criam desigualdades básicas que estruturam as posições relativas de mulheres, raças, etnias, classes e outras. Além disso, a interseccionalidade trata da forma como ações e políticas específicas geram opressões que fluem ao longo de tais eixos, constituindo aspectos dinâmicos ou ativos do desempoderamento (CRENSHAW, 2002, p.177).

Levando em conta a dimensão interseccional em Salvador, podemos identificar mecanismos de exclusão ligados aos critérios de origem étnico racial, de territórios e de renda. Outras dimensões da interseccionalidade poderiam ser levadas em conta como a dimensão do gênero, por exemplo, mas não temos, nessa pesquisa, os elementos necessários. Portanto nos concentraremos na análise da mobilidade das PcD's nas dimensões do capacitismo, do racismo e das desigualdades territoriais.

A ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA CIDADECAPACITISTA E RACISTA

A cidade de Salvador foi originalmente construída sob o prisma de uma cidade com centralidade única, típica da cidade medieval europeia, dividida entre uma cidade alta e uma cidade baixa. Neste esquema, a cidade alta (o atual centro histórico) concentrava o poder municipal, o centro administrativo e as habitações urbanas dos ricos fazendeiros (utilizadas para as questões comerciais e administrativas, mas não para morar, já que moravam na fazenda, no Recôncavo). Na cidade baixa, encontrava-se o porto e sua

raciais e buscar políticas públicas que visam diminuí-las a partir de políticas afirmativas e programas antirracistas.

¹² Segundo IBGE-Cidade, a área de Salvador é de 693,453km² e a área da região metropolitana (RMS) é de 4.375,123km².

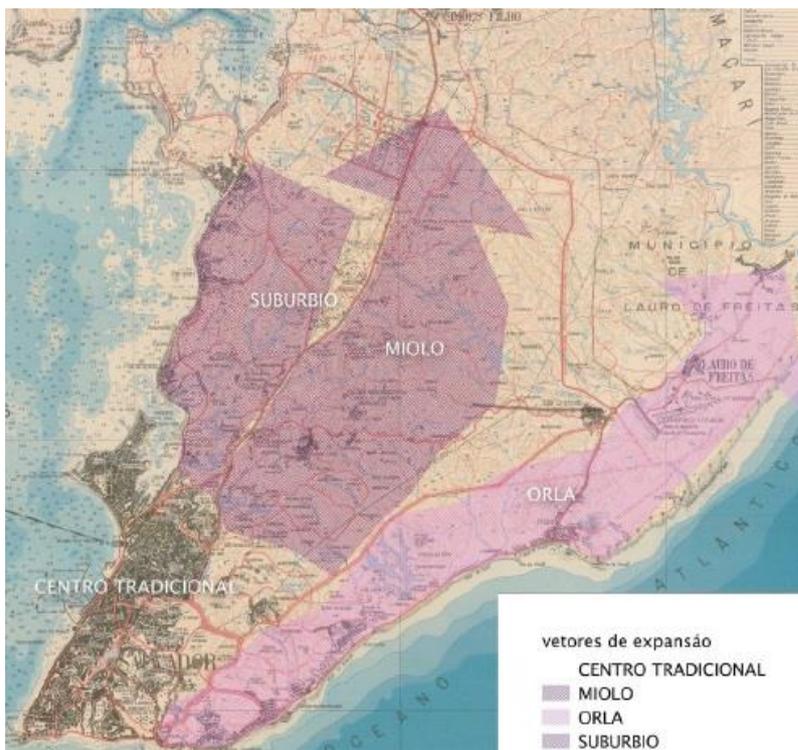
intensa atividade comercial, assim como a cidade ativa, com seus escritórios e comércios. Ao redor deste centro, apareceram os primeiros bairros periféricos, geralmente situados nos vales (LOURAU, 2014).

De fato, depois da abolição da escravidão, a população negra, recentemente livre, que constituía, então, a mão de obra, se encontrou sem mais lugar para morar e passou a ocupar esses espaços vagos. Apesar de não normatizada, a segregação espacial ocorreu em Salvador segundo o princípio de “cada um conhece seu lugar”, ou seja, as populações negras foram aceitas pela elite e os mandantes em territórios não valorizados e sem garantia de título de propriedade. Enquanto isso, a elite branca vivia nas áreas mais privilegiadas.

A configuração espacial de Salvador mudou no decorrer do século XX (SANTOS, 2012; AGIER, 2009), com o deslocamento das elites e dos centros de interesses (comerciais, administrativos, negócios) na região da Orla, ao longo do oceano Atlântico. Parte do velho centro se tornou, então, a vitrine turística, enquanto o resto da área foi progressivamente abandonada. Ocorreu, na região do Miolo, a implementação de programas habitacionais para a população de baixa renda, rapidamente seguidos pelo processo de “invasões de terra”, do mesmo modo e seguindo a mesma lógica segregacionista da primeira configuração da cidade, quando houve a ocupação dos vales. Os territórios mais distantes e menos valorizados foram deixados informalmente à população pobre do interior que chegava em Salvador em busca de um trabalho.

Deste modo, a cidade tem 3 regiões bem delimitadas entre a área do velho centro, em grande parte pobre e sem investimento (fora o perímetro do Pelourinho dedicado ao turismo), a Orla rica e modernista e o Miolo, pobre e populoso. Por sua vez, Carvalho e Corso (2008) concebem uma divisão em três regiões, a orla, o miolo, o subúrbio. Contudo, apesar de serem muito parecidas, preferimos guardar a divisão em 3 regiões que unificam a região do Miolo com a região do Subúrbio Ferroviário. De fato, essas regiões compartilham bastantes características em termo de segregação urbana (distante do centro, classe de renda baixa, população pobre e negra). Ficamos, portanto, com a divisão da Orla, do velho centro e do Miolo.

Mapa 1 – Regiões da Cidade do Salvador



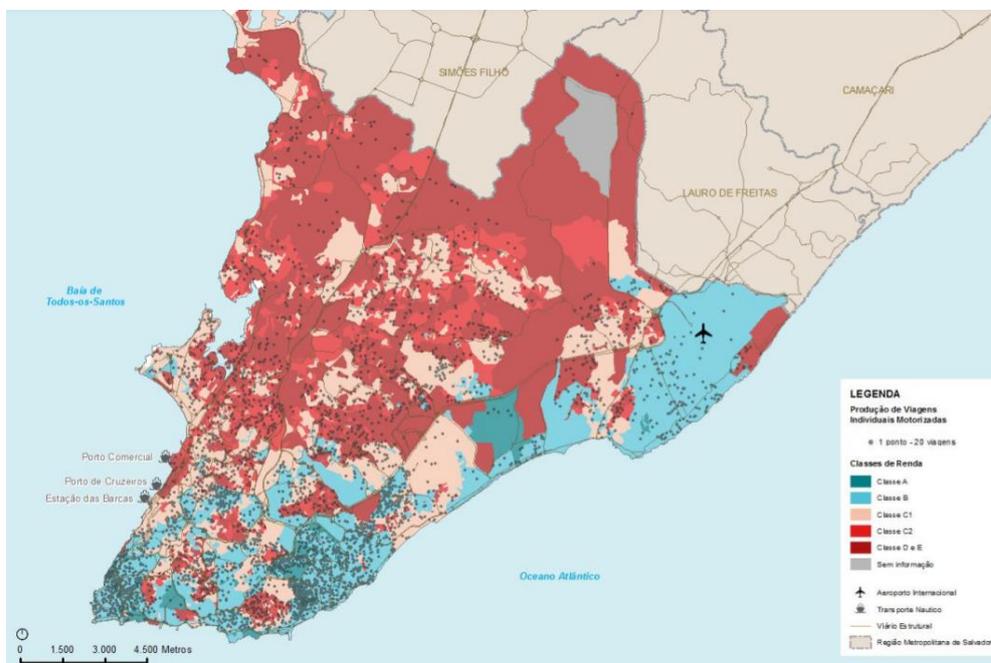
Fonte: (CARVALHO e CORSO, 2008)

Atualmente, e segundo o PLANMOB, para se deslocar em Salvador, as modalidades de transportes são as seguintes (por ordem de maior uso da modalidade): a pé (36%), de ônibus (32%), dirigindo automóvel (14%), de carona (5%), de ônibus intermunicipal (2%), de transporte escolar (2%), ônibus afretado (2%), moto (2%), micro-ônibus (2%), de taxi (1%), de bicicleta (1%), moto taxi (0,5%), outros (0,5%), (PLANMOB, 2019, p. 27).

A cidade antiga é formada por morros e tem bastante declividade, o que não facilita a circulação. Segundo o Planmob (2019), o principal sistema de transporte é o ônibus, que transporta em torno de 13,5 milhões de pessoas por dia. A rede é de aproximadamente 450 linhas com uma frota de 2.320 veículos. Além deste sistema principal, existe um sistema complementar (STEC), que transporta em torno de 72.000 passageiros por dia com 46 linhas e 257 veículos. O sistema é integrado ao Metropolitano, que transporta 215.000 passageiros por dia com 99 linhas e 640 veículos. Por fim, o metrô de Salvador que, em dezembro de 2018, atendeu cerca de 340.000 passageiros por dia nas suas duas linhas. O trem do Subúrbio, hoje desativado, tinha a função de transportar 11.564 passageiros por dia.

Acrescentaremos que o transporte a pé, que consta como principal modalidade, complementa, muitas vezes, o transporte por ônibus. Ambas modalidades constituindo o modo de transporte de quem não tem carro.

Mapa 2 - Produção de viagens individuais motorizadas e classes de renda



Fonte: Elaboração Consorcio TTC, com base nos dados de 2012, PLANMOB – RT6, 2017, p.21.

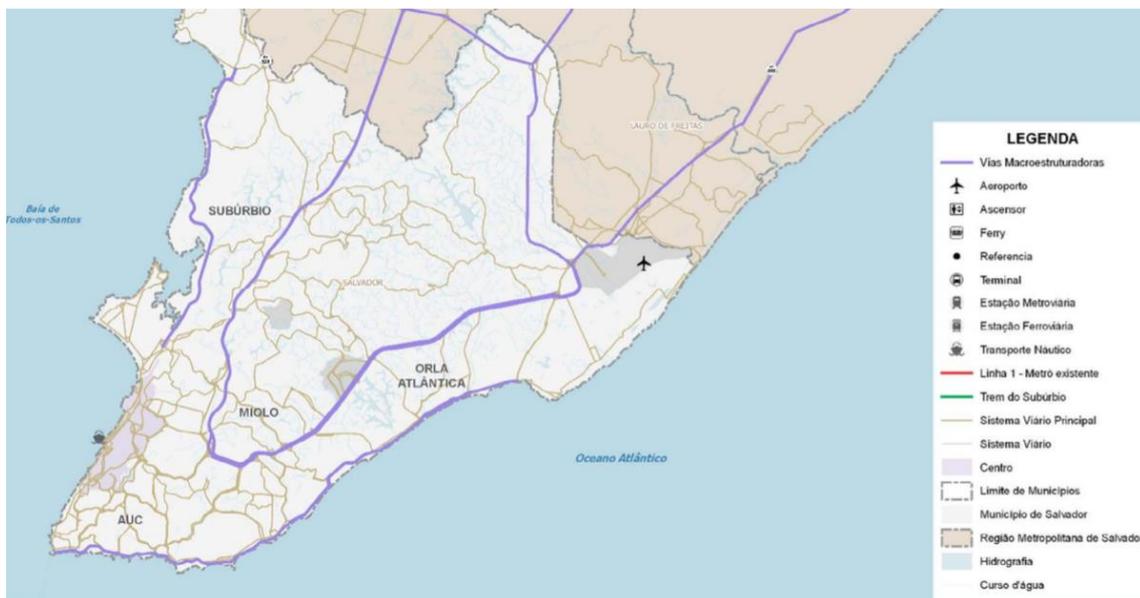
No mapa 2, as viagens individuais motorizadas são distribuídas pelas três regiões da cidade de Salvador já citadas, considerando, para tanto, as classes de renda. Nesse sentido, além de deixar claro que os transportes individuais são muito mais concentrados nas regiões centrais e nos territórios mais ricos, deixando a periferia com o uso do transporte público, o mapa 2 indica, ainda, que o uso dos transportes coletivos (encontrado por exclusão) é utilizado majoritariamente pelas classes C2, D e E.

Em Salvador, pelo fato de ter uma área extensa e um sistema de transporte precário, a escolha de ter ou não um carro é determinado pelo fator econômico, muito menos por um fator de ordem de consciência ambiental, por exemplo. Tem quem pode. As classes de renda¹³ que constam nesse mapa revelam que os territórios com maior poder aquisitivos correspondem aos territórios com maior produção de viagens individuais

¹³A classe A corresponde a renda acima de 20 salários mínimo (SM), a classe B corresponde a rendas de 10 a 20 SM, a classe C tem renda de 4 a 10 SM, a classe D tem renda de 2 a 4 SM e a classe E renda de até 2 SM (PLANMOB, 2019).

motorizados. As classes com menor poder aquisitivo se encontram, geralmente, mais distantes dos centros e dependem do transporte coletivo. Os usuários do transporte público em Salvador são, portanto, preponderantemente as pessoas pobres, negras e da periferia.

Mapa 3 - Vias macroestruturadoras



Fonte: Dados operacionais informados pela AGERB, PLANMOB. Salvador-RT6, 2017, p.190.

O mapa 3 demonstra que as duas artérias principais da cidade levam mais periferias ao centro, mas mal interligam as periferias entre si pois, quando elas o fazem, é dando uma volta para o centro para acessar a outra periferia, deixando o trajeto muito longo, precisando dar a volta em toda cidade. Assim, somente algumas vias de menor porte fazem algumas conexões, mas ainda com muitas lacunas. O sistema viário não pensa a mobilidade da periferia, mas procura assegurar conexões para o centro ativo de Salvador, Iguatemi, gerando, assim, enormes congestionamentos e negando a multiplicidade de centros que a cidade possui.

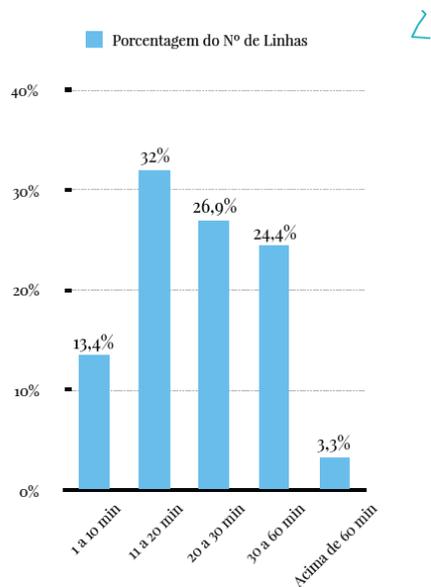
O geógrafo Olivier Mongin (2005) fala em cidade arquipélago, ou seja, no lugar de uma cidade com um centro de referência, temos uma cidade com vários centros de referência declinados e hierarquizados em função da sua atividade principal: centro residencial, centro de trabalho, centro comercial, centro administrativo, centro histórico. Cada centro tende a ter sua própria rede de comércio e de trabalho, tornando-o independente do resto da cidade, mas conservando intensas trocas com ela. O geógrafo

ainda acrescenta que este fenômeno é devido à fragmentação do espaço urbano das “cidades globais”, e substitui a antiga noção de continuidade que fazia parte dos projetos urbanísticos que consideravam a cidade como um todo constituído de um centro e de uma periferia.

No caso de Salvador, as políticas urbanísticas parecem favorecer este antigo modelo de centro único, limitando a conectividade dos diversos centros de atividades da cidade e deixando um papel predominante a um centro em detrimento dos outros. Além dos problemas logísticos que essa racionalidade do centro único proporciona, pode-se ver também um propósito valorativo de determinadas regiões da cidade (próximas a este centro ou conectadas a ele pelas vias principais) em detrimento das outras regiões que se tornam isoladas e desconectadas, complicando ou impossibilitando, assim, o acesso de milhares de soteropolitanos das periferias ao centro.

Um outro fator que complica ao excesso o uso dos transportes público é a programação das faixas de intervalo entre os ônibus. Qualquer usuário do transporte público em Salvador sabe que, se perder seu ônibus, a espera pode ser longa, mas, no quadro a seguir, temos a organização dessa perda de tempo, configurando um caso de capacitismo estrutural que toca à população negra e pobre da periferia com deficiência, tornando-a incapaz de chegar a tempo no centro da cidade. O sistema de transporte de Salvador é um sistema imbuído de capacitismo e racismo estrutural que toca a todos que não se inserem no padrão funcional e racial desejado.

Figura 1 - Distribuição de linhas por faixa de intervalo na hora do pico da manhã



Fonte: PLANMOB, 2019, p.35.

A figura 1 revela os tempos previstos de espera entre ônibus de uma mesma linha. O que chama a atenção é que 54,6% das linhas têm um tempo de espera superior a 20 minutos, podendo alcançar mais de uma hora. Ou seja, esperar o ônibus por uma hora no ponto não é problema do trânsito na cidade ou de um acidente pontual, mas sim uma planificação das empresas encarregadas pelos coletivos de Salvador.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Quando considerados os paradigmas de compreensão sobre deficiência, costuma-se indicar o modelo social (década de 70 do século passado) como o momento de virada para a fase de inclusão que viria representada pelas legislações do século seguinte. A suposta inclusão, contudo, normativamente prevista e festejada em muitos Tratados Internacionais, nunca ultrapassou o status da mera “promessa legislativa” e reflete um conjunto de normas sem quaisquer efetividade, seja por falta de regulamentação de normas já existentes, seja pela falta de cumprimento de normas já existentes e regulamentadas reiterando, assim, em ambos casos, a histórica exclusão das pessoas com deficiência na sociedade brasileira, consolidando, desta forma, um capacitismo estrutural.

O capacitismo é estrutural, pois se manifesta como decorrência da própria estrutura excludente da sociedade, que mantém incólumes as mesmas relações de

desigualdade e exclusão com reflexos também para a área de mobilidade em Salvador. Mas também esse capacitismo é interseccional pois, sendo Salvador uma cidade com população predominantemente negra e igualmente excluída, o montante de pessoas negras e com deficiência integra esse montante que, historicamente excluído, continua servido por um sistema de mobilidade que o exclui e segrega.

A mobilidade em Salvador expressa um exemplo do capacitismo estrutural para com pessoas com deficiência física, pois, está centrada em políticas urbanísticas que, além de ineptas pela falta de efetividade quanto à acessibilidade, favorecem o antigo modelo de centro único, limitando a conectividade dos diversos centros de atividades da cidade, desprestigiando o acesso a determinadas regiões que se tornam isoladas e desconectadas, complicando ou impossibilitando, assim, o acesso de milhares de soteropolitanos das periferias ao centro.

REFERÊNCIAS

AGIER, Michel. **Esquisses d'une anthropologie de la ville. Lieux, Situations, Mouvements**. Louvain-la Neuve : Academia Bruylant. 2009.

ALMEIDA, Silvio. **Racismo Estrutural**. São Paulo: Pólem, 2019

BRASIL. Lei n. 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 07 jul. 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm. Acesso em: 01 jun. 2021.

CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso. As “cidades” de Salvador. *In*: CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso (orgs.). **Como anda Salvador e sua Região Metropolitana**. 2. ed. rev. e ampl. Salvador: EdUfba, 2008. p. 81-108. Disponível em: https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/1724/1/Como%20anda%20Salvador_RI.pdf. Acesso em: 28 dez. 2021.

CAMPBELL, Fiona Kumari. **Inciting legal fictions: Disability date with ontology and the ableist body of the law**. *Griffith Law Review*, 10, 2001. CAMPBELL, Fiona Kumari. **Contours of Ableism the production of disabilities and abledness**. London: PalgraveMacmillan, 2009.

CRENSHAW, Kimberlé. Documento para o encontro de especialistas em aspectos da discriminação racial relativos ao gênero. **Revista Estudos Feministas**, v. 10, n. 1, p 175, 2002.

DIAS, Adriana. Por uma genealogia do capacitismo: da eugenia estatal a narrativa capacitista social. **Anais do I Simpósio Internacional de Estudos sobre a Deficiência** – SEDPcD/ Diversitas/USP Legal – São Paulo, junho/2013

FERREIRA NETO, Letícia Rodrigues. **Capacitismo**. Disponível em:
<https://www.infoescola.com/sociologia/capacitismo/> Acesso em 31 jan 2022.

GESSER, Marivete.; BLOCK, Pamela.; MELLO, Anahi Guedes. Estudos da Deficiência: interseccionalidade, anticapacitismo e mancipação social. *In*: GESSER, Marivete; BOCK, Letícia Kempfer; LOPES, Paula Helena (org). **Estudos da Deficiência anticapacitismo e emancipação social**. Curitiba: Editora CRV, 2020, 19 a 29.

LIMA, André Luis de Souza. Capacitismo e eugenia na educação brasileira: uma reflexão a partir de aproximações epistemológicas. **Revista PHILIA | Filosofia, Literatura & Arte**, vol. 3, nº 1, maio de 2021

LOURAU, J. Carnaval, périphérie et colonialité au Brésil: Une analyse des pratiques et politiques culturelles depuis les marges, Dossier *Marges sociales* organisé par GUO, W. ; PUAUD, D. ; (org.) **Journal des Anthropologues**, 2020. Doi : 10.4000/jda.9577

LOURAU, J. Dynamiques spatiales et mécanismes de contrôle à Salvador de Bahia. *In* : CALAZANS, M. ; LOURAU, J. (org.) Dossier Jeunesses, violences et vie en ville, **Diálogos Possíveis** (FSBA) , v.13, p.4 - 17, 2014. Disponível em:
<http://revistas.faculdadesocial.edu.br/index.php/dialogospossiveis/article/view/218>

MELLO, Anahi. **Gênero, Deficiência, Cuidado e Capacitismo**: uma análise antropológica de experiências, narrativas e observações sobre a violência contra mulheres com deficiência. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014. Disponível em:
<https://repositorio.ufsc.br/xmlui/bitstream/handle/123456789/182556/PASO0431-D.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em 31 jan. 2022

MONGIN, Olivier, **La condition urbaine** – La ville à l'heure de la mondialisation. Paris: Editions du Seuil, La couleur des idées, 2005.

MUNHOZ, Antonio Carlos; PAULA, Ana Rita; CAVALHEIRO, Andrea de Moraes. Mobilidade Pessoal. *In*. **A Convenção sobre Direitos das Pessoas com Deficiência Comentada**. Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, 2008.

SALVADOR, Secretaria de Mobilidade. **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador, Livro Síntese**. Salvador, 2019. Disponível em:
http://www.mobilidade.salvador.ba.gov.br/images/pdf/PlanMob_LIVRO_19_10_23.pdf
Acesso em fev. 2022

SANTOS, Milton. **O centro da cidade do Salvador**. São Paulo: Edusp. 2012.

SASSAKI, Romeu Kazumi. **As sete dimensões da acessibilidade**. São Paulo: LavartusProdeo, 2020.