

André Luiz Pereira Spinieli (Brasil)*
Letícia de Paula Souza (Brasil)**

Pessoas com deficiência e o direito à cidade: pensando a acessibilidade urbana

RESUMO

O objetivo deste trabalho é apresentar a relevância do direito à acessibilidade urbana aplicada às pessoas com deficiência em geral, enquanto instrumento para o alcance de outros direitos fundamentais, dentre eles o direito à cidade, e como medida necessária à promoção da inclusão social desse grupo, cumprindo-se, assim, a efetivação dos preceitos reclamados pela dimensão cidadã inaugurada a partir da nova ordem constitucional. Adota-se o método bibliográfico, mediante revisão da literatura especializada nos temas trabalhados no texto, valendo-se de uma integração teórica entre direito e urbanismo. Dentre os resultados e conclusões atingidos, é possível afirmar que a acessibilidade na esfera urbanística é instrumento apto à promoção da inclusão social desse grupo, além de servir como fundamento constitucional para alcançar o ideal de cidadania brasileira.

Palavras-chave: Pessoas com deficiência. Acessibilidade urbana. Direito à cidade. Inclusão social.

ZUSAMMENFASSUNG

Mit der vorliegenden Arbeit soll die Relevanz des Rechts behinderter Menschen im Allgemeinen auf Barrierefreiheit im städtischen Raum dargelegt werden, das zugleich ein Instrument zur Durchsetzung weiterer Grundrechte wie zum Beispiel des Rechts auf die Stadt und ein notwendiges Mittel zur Förderung der Inklusion dieser Perso-

* Mestrando em Direito pelo Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais (FCHS) da Universidade Estadual Paulista (UNESP), campus de Franca/SP, e advogado. spinieliandre@gmail.com

** Graduanda em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Uberlândia e pesquisadora em estudos urbanos e cidades na contemporaneidade, vinculada ao Programa de Iniciação Científica Voluntária (PIVIC). lepaulasouza@gmail.com

nengruppe darstellt, womit die mit der staatsbürgerlichen Dimension der neuen Verfassungsordnung zusammenhängenden Bestimmungen umgesetzt würden. Der Beitrag stützt sich auf die bibliografische Methode, bei der die Fachliteratur zu den im Text behandelten Themen auf der Grundlage der theoretischen Verknüpfung von Recht und Urbanismus erhoben wird. Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass die Barrierefreiheit im städtischen Raum ein geeignetes Instrument zur Förderung der sozialen Inklusion dieser Personengruppe darstellt und darüber hinaus als verfassungsmäßige Grundlage für die Erlangung des Ideals der brasilianischen Staatsbürgerschaft dient.

Schlagwörter: Personen mit Behinderungen, Barrierefreiheit im städtischen Raum, soziale Inklusion.

ABSTRACT

The objective of this paper is to present the relevance of the right to urban accessibility applied to people with disabilities in general, as an instrument for the achievement of other fundamental rights, including the right to the city, and as a necessary measure to promote the social inclusion of this group, thus enforcing the precepts demanded by the citizen dimension inaugurated with the new constitutional order. The bibliographic method is adopted by reviewing the specialized literature on the themes discussed in the text, using to this end a theoretical integration between law and urbanism. Among the results obtained and the conclusions drawn, it is possible to state that accessibility in the urban sphere is an instrument capable of promoting the social inclusion of this group, in addition to serving as a constitutional foundation to reach the ideal of Brazilian citizenship.

Keywords: People with disabilities, Urban accessibility, Right to the city, Social inclusion.

Introdução

A partir do instante em que o crescimento da população urbana se tornou uma assertiva correta nos últimos tempos, tem-se buscado incessantemente atingir certo grau de desenvolvimento socioeconômico, associado à racionalização da infraestrutura das cidades. Por isso, a construção de um direito à cidade necessariamente perpassa pelos princípios fundamentais da acessibilidade universal, aplicável principalmente às pessoas com deficiência, e da equidade no acesso dos cidadãos aos transportes e espaços públicos de uso coletivo.

Em grande parte, a reforma do pensamento jurídico-social encontra seu marco na entrada em vigor do último texto constitucional – datado do final da década de oitenta, ainda em utilização –, responsável por introduzir no direito brasileiro uma ampliação no rol de direitos e garantias fundamentais, individuais e coletivas, e na previsão da tutela judicial e extrajudicial aos novos direitos, consubstanciados principalmente por aqueles de caráter difuso ou coletivo.

Embora seja esse o modelo prestigiado e requerido pelo legislador constitucional brasileiro, fato é que a negligência da administração pública pátria, no que tange à organização do território urbano, deixa de levar em consideração a importante participação popular no processo de construção das cidades, o que impossibilita sobremaneira a atuação cidadã de grupos considerados vulneráveis, incluindo-se aqui as pessoas com deficiência, cujas necessidades de acesso a direitos fundamentais estão diretamente relacionadas à constituição de uma cidade acessível, ou seja: de uma mobilidade urbana que observe os princípios da função social da cidade.

Significa dizer que os procedimentos de implementação de uma política de mobilidade urbana sustentável, que tenham por condão proporcionar um acesso ao direito à cidade por parte de todas as pessoas de forma indiscriminada, não podem deixar de lado as vozes das pessoas com deficiência. Em realidade, a mobilidade urbana está inteiramente relacionada à liberdade de locomoção, funcionando como verdadeiro fator para a formação da identidade dos indivíduos que compõem o tecido urbano, que, no caso das pessoas com deficiência, são cerceadas dessa composição de sua personalidade diante da existência de circunstâncias concretas ou sociais que fogem ao controle dos integrantes do grupo em questão.

Dessa forma, adotando-se o método bibliográfico de investigação, consubstanciado por um diálogo interdisciplinar que abarca as visões jurídicas e urbanísticas da proteção urbana da pessoa com deficiência, o objetivo deste trabalho é exatamente tecer comentários acerca da relevância do direito à acessibilidade urbana, que funciona como expediente para que outros direitos fundamentais de primeira e segunda geração possam ser desempenhados em condições de igualdade para com outras pessoas, não deficientes.

1. Acessibilidade na cidade: fundamento de cidadania para a pessoa com deficiência

O direito às várias acessibilidades no campo das construções urbanas não representa nada mais que uma forma de se garantir que as pessoas com deficiência, ou aquelas que possuem mobilidade reduzida, possam desfrutar, numa perspectiva de igualdade material reforçada em diversos pontos pela ordem constitucional brasileira, do direito de locomoção nos espaços da cidade, sem qualquer preocupação com eventuais restrições à sua liberdade ou acesso a bens e serviços contidos no campo urbanístico.

Embora seja um direito amplamente identificado na sistemática jurídica nacional, seja de caráter constitucional ou infraconstitucional, percebe-se que não raras vezes se verifica a presença de barreiras que impedem o pleno acesso dessas pessoas, aqui compreendido como o próprio direito fundamental direcionado à liberdade ambulatoria (*ius ambulandi*), a logradouros públicos, como praças e passeios, bem como a transportes e prédios públicos.

Antes de qualquer passo que se dê no estudo dos direitos das pessoas com deficiência, nunca é demais verificar com clareza os conceitos abarcados pelas normas jurídicas nacionais e, com base nos últimos anos, também internacionais. Despontam-se importantes dois conceitos centrais dessa temática: o de pessoa com deficiência e o de acessibilidade, essenciais para conduzir a uma compreensão exata da problemática enfrentada pelo grupo no campo do acesso ao que as cidades oferecem, não obstante os significantes avanços promovidos pela alteração da consciência social e da legislação aplicável a casos dessa monta.

A definição de pessoa com deficiência foi fortemente reformulada quando das discussões e da consequente entrada em vigor da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, firmada entre os países-signatários na cidade de Nova Iorque, em 2008. No Brasil, esse documento internacional entrou no ordenamento jurídico como parte componente do chamado bloco de constitucionalidade, visto que foi aprovado no rito especial que fornece a tratados internacionais que versem sobre direitos humanos a possibilidade de serem considerados, no campo da análise hierárquica das normas jurídicas, emendas constitucionais e, assim, terem força normativa para alterar normas que seguem abaixo do texto constitucional.

Dessa forma, nota-se que o direito convencional não titubeou em construir o conceito de pessoa com deficiência com base nos termos que eram referências na matéria desde a década de setenta no direito internacional, cujo desenvolvimento se deu basicamente por força da atuação concentrada das Nações Unidas após os massacres e verificação de inúmeros casos, um verdadeiro *boom*, envolvendo combatentes dos conflitos armados mundiais que se tornaram deficientes após as guerras.

Objetivava-se rechaçar do pensamento humano o denominado modelo médico de tratamento dos direitos e do reconhecimento social das pessoas com deficiência, para o qual a deficiência não passava de uma disfunção biológica, ao que a medicina afirmava indubitavelmente que as limitações apresentadas pelos deficientes são frutos da má-formação de sua saúde físico-mental. Assim, esse giro sociojurídico das últimas décadas trouxe à tona o modelo social integracionista e, mais tarde, o modelo misto inclusivo, entrando ambos nas normativas internacionais de proteção ao grupo em questão.

Conforme afirma Letícia Martel,¹ com o aparecimento do direito convencional da pessoa com deficiência essas limitações assumem características de “experiência de desigualdade compartilhada por pessoas com diferentes tipos de impedimentos”. A alteração provocada na filosofia social foi radical, ao ponto de se buscar as causas da deficiência não mais no indivíduo, como sempre se adotou como regra, mas na moral e na cultura social, que seguem marcadas por discriminações negativas, fruto de um racionalismo negativista de direitos fundamentais, reforçando as instâncias de opressão exercida contra grupos vulneráveis.

¹ Letícia de Campos Velho Martel, “Adaptação razoável: o novo conceito sob as lentes de uma gramática constitucional inclusiva”, *SUR Revista Internacional de Direitos Humanos*, v. 8, núm. 34, 2011, p. 91.

Deve-se ter de maneira límpida que a conceituação apresentada pela Convenção não exclui, de maneira alguma, os traços benéficos previstos nas concepções dos outros modelos de enfrentamento aos problemas das pessoas com deficiência. Na verdade, essa nova perspectiva adota os pontos mais benéficos e bem aceitos, quando postos defronte às características das sociedades contemporâneas – plurais e inclusivas –, dos outros conceitos, para assim formar um que contemplasse as muitas facetas limitativas dos direitos da pessoa com deficiência.

Hoje, o conceito de pessoa com deficiência deve ser compreendido como todo indivíduo que possui impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, sendo que, ao ser posto em interações com uma ou mais barreiras, esse fator impeditivo claramente poderá obstruir sua participação plena e efetiva nos projetos sociais em igualdade de condições com as outras pessoas não deficientes.²

Por outro lado, com importante atuação da Convenção nesse sentido, a definição de acessibilidade se encontra historicamente afeta às compreensões sociais de cada tempo em relação às pessoas com deficiência. Sendo assim, verifica-se certa evolução no conceito de acordo com a maturação das reivindicações apresentadas pelo grupo vulnerável em comento, cuja utilização pioneira se dá no contexto da reabilitação física e profissional do deficiente, método apresentado pela sociedade como resposta às limitações do indivíduo.

Na realidade do regime internacional dos direitos humanos, embora a Convenção não utilize propriamente o termo acessibilidade, tem-se que o contempla na medida em que prevê o direito à adaptação razoável, demonstrando que seus trabalhos preparatórios foram guiados no sentido de tentar adequar os interesses das pessoas com deficiência aos daqueles responsáveis por garantir as formas de acessibilidade. Tanto é verdade que o texto convencional especificou que adaptação razoável corresponde às modificações e ajustes necessários aos integrantes do grupo em questão, sem que isso acarrete ônus desproporcional ou indevido ao ente ou indivíduo responsável pela adaptação.

Portanto, verifica-se que o entendimento sobre a adaptação razoável deve ser observado sob um prisma duplo, pois, se de um lado se busca assegurar a adoção de medidas que tenham por finalidade oportunizar a inclusão social dos deficientes, por outro se procura evitar que a implementação dos instrumentos de adaptação seja realizada de maneira desarrazoada e de modo que despreste os limites econômicos e jurídicos plausíveis para serem exigidos dos responsáveis.

A confluência dessas duas compreensões jurídicas e sociais plenamente aplicáveis aos direitos das pessoas com deficiência é substancial para se estudar o direito à cidade e o seu exercício por essas pessoas, a partir de uma realidade urbana devidamente acessível. Sob um aspecto prioritariamente baseado no senso comum,

² Brasil, Lei nº. 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, 6 jul. 2015, disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm.

poder-se-ia dizer que a garantia do direito fundamental à acessibilidade para a pessoa com deficiência estaria perfeita ao passo em que se promovesse tanto a eliminação de calçadas irregulares quanto a introdução de rampas. Em realidade, essa tese não leva em consideração as peculiaridades que cada tipo de deficiência pode apresentar frente às barreiras urbanas, uma vez que diversos são os graus pelos quais a deficiência pode se manifestar.

Nesse sentido, ressalta-se a lição de Luiz Alberto David Araújo e Vidal Serrano Júnior, para quem

... outra proteção de grande importância foi a eliminação das barreiras arquitetônicas; as pessoas com deficiência de locomoção encontram impedimentos dos mais variados: calçadas sem rebaixamento, ônibus sem rampa de acesso de cadeiras de rodas, escadas sem rampa ao lado, banheiros sem largura suficiente para a cadeira de rodas, etc.³

Não se trata unicamente de alterar apenas um aspecto da vida urbana enfrentada dia após dia pela pessoa com deficiência, pois é necessário que se provoque a feitura de um projeto de acessibilidade amplo, que contemple todo o percurso que o indivíduo certamente poderá utilizar para chegar aos seus destinos ou realizar os seus desejos mais simples, como se locomover de maneira não dificultosa, na cidade. Essa falsa acessibilidade fica mais evidente ao se pensar que de nada adianta realizar um vasto projeto de acessibilidade em uma estação rodoviária de transporte urbano comum, se o ônibus que o indivíduo com deficiência deseja tomar não possui qualquer plano para embarcá-lo e conduzi-lo até seu destino de forma segura e responsável.

Nas palavras da professora Flávia Almeida Piva Leite, “sem os espaços adaptados, não se tem acessibilidade e, sem esta, não há direitos iguais, não há inclusão social”.⁴ Nessa sequência, a realidade desses fatos se amolda de forma distinta para pessoas que não possuem deficiência ou para aquelas que não lidam diretamente com a questão, já que dificilmente estarão aptos a perceber as situações de discriminação negativa a que os deficientes são submetidos na vida urbana diante da existência de um projeto urbanístico que não contemple as muitas formas de deficiência e não tenha como princípio norteador o da inclusão social dessas pessoas.

Ao se pensar a genealogia do espaço urbano, percebe-se que sua construção sempre tomou como parâmetro os princípios do desenvolvimento econômico, jamais levando em consideração que a sociedade é tão ampla, em termos numerais, quanto é o número de indivíduos que não podem ter acesso pleno a esse direito à cidade por força de limitações permanentes ou transitórias. Esse pensamento voltado ao

³ Luiz Alberto David Araújo e Vidal Serrano Nunes Júnior, *Curso de direito constitucional*, São Paulo, Saraiva, 2009 [13^a. ed.], p. 506.

⁴ Flávia Almeida Piva Leite e Rui Carvalho Piva, “Direito fundamental difuso de acesso das pessoas com deficiência a espaços urbanos e sua tutela jurídica coletiva”, *Revista Jurídica UniCuritiba*, v. 2, n. 55, Curitiba, p. 332.

vil metal teve como consequência a provocação de uma precariedade urbana em termos de acessibilidade, e hoje as barreiras urbanas – arquitetônicas, econômicas, políticas e atitudinais – se fazem presente em quaisquer cidades brasileiras, aparecendo como restrição aos direitos e ao exercício dos preceitos de uma cidadania reorganizada a partir da Constituição Federal de 1988.

A existência latente de uma inacessibilidade urbana ainda nos tempos contemporâneos não significa que não houve, na história das leis brasileiras, um esforço do legislador em fazer valer os direitos das pessoas com deficiência. Nesse tópico, rememora-se o caráter de vanguarda das alterações aplicadas ao texto constitucional militar, postas em vigor durante o ano de 1967, que trazia claramente o direito à acessibilidade para a pessoa com deficiência física. A falta de preparo no trato filosófico, sociológico e de técnica legislativa certamente levou o constituinte a cometer o grande equívoco de fazer um recorte de deficiência completamente imotivada, esquecendo-se das demais deficiências, que perpassavam por problemas de mesma natureza, e das pessoas com mobilidade reduzida, e trazendo os olhares da administração pública e da sociedade apenas para a necessidade de adaptação arquitetônica em prédios públicos para receber os deficientes em cadeiras de rodas.

Não obstante a apresentação de um amadorismo – ou um exclusivismo – legislativo, ainda é possível verificar inegáveis avanços em termos de reconhecimento de direitos e até mesmo no âmbito processual coletivo, de proteção dos direitos aplicáveis a todos os deficientes que se enquadrassem nos termos do texto legal. Conforme afirma Luiz Alberto David Araújo,⁵ a emenda constitucional foi de suma importância para consubstanciar diversas medidas judiciais, como a ação coletiva dos deficientes que requereram acesso às rampas de embarque do metrô de São Paulo.

Pensando a perspectiva da acessibilidade urbana à pessoa com deficiência, a professora Flávia Piva Almeida Leite,⁶ em outro trabalho sobre o tema, coloca em questionamento a efetiva existência e verificação prática dos princípios da liberdade e da igualdade em hipóteses que são facilmente verificáveis na vivência social dos dias de hoje, como no caso em que um deficiente físico usuário de cadeira de rodas não pode adentrar a uma repartição pública pelo fato de que o lugar não possui rampas de acesso, apenas escadas.

Complacente com essa posição, verifica-se a opinião de Marcelo Pinto Guimarães:

Vale ressaltar que pessoas que necessitem do auxílio de outros para alcançarem seus objetivos não podem vivenciar a essência do conceito da acessibilidade universal em nenhum momento. Ao considerarmos os termos

⁵ Luiz Alberto David Araújo, *A proteção constitucional das pessoas portadoras de deficiência*, Brasília, Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE, 1997 [2ª. ed.], p. 60.

⁶ Flávia Almeida Piva Leite, “Acessibilidade na cidade: um direito fundamental”, *Revista Diritto & Diritti*, 2017, p. 7, disponível em: <https://www.diritto.it/acessibilidade-na-cidade-um-direito-fundamental/>.

“acessibilidade assistida” como relativos aos critérios mínimos de acessibilidade, estaremos forçando as pessoas que têm habilidades para a atividade independente a se sujeitarem ao controle das condições de utilização do meio edificado por outros, perdendo assim sua independência e autonomia.⁷

De fato, apenas é possível se falar em uma inclusão social das pessoas com deficiência no âmbito urbanístico na medida em que houver a previsão de acessibilidade com autonomia e independência. Conforme ressaltado pelo professor na passagem transcrita, verifica-se que toda e qualquer movimentação que seja de desejo da pessoa com deficiência deve ser realizada por ela própria, sem que dependa de qualquer outra pessoa, mesmo que para isso seja obrigada a lançar mão de determinados artifícios facilitadores de sua locomoção, como uma cadeiras de rodas. Não diferente seria o objetivo da acessibilidade: oportunizar a todas as pessoas, em especial às pessoas com deficiência, a vivência pautada nos princípios de autonomia e liberdade, para que possam usufruir dos espaços urbanos com mais segurança e comodidade.

Diante do desenvolvimento desregrado das cidades brasileiras, que cada vez mais parecem crescer sem ainda levar em consideração as necessidades de grupos caracterizados por vulnerabilidades específicas, como as pessoas com deficiência, apenas com instrumentos dessa natureza é que se faz possível pensar as várias formas de acessibilidade na cidade.

2. Acessibilidade urbana como expressão do direito à cidade: uma visão urbanística

A questão da mobilidade urbana é uma preocupação frequente no campo da arquitetura e do urbanismo, especificamente na área de planejamento urbano, e se encontra diretamente relacionada ao problema do acesso de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida – em que se citam como exemplos as gestantes, os idosos e os acidentados – aos serviços públicos básicos, que abrangem a fruição dos direitos fundamentais sociais ao lazer, à educação, à saúde, ao trabalho, ao transporte ou simplesmente à mera locomoção. Isso quer dizer que, para essas pessoas em especial, a falta de espaços urbanos públicos ou privados acessíveis termina por inviabilizar o exercício desses direitos com segurança e independência.

Nesse sentido, a mobilidade pode ser definida como uma condição básica e indispensável ao convívio humano, sendo essencial para o crescimento da cidade enquanto espaço (*locus*) de inclusão social, relacionado aos deslocamentos realizados por indivíduos em suas atividades de estudo, trabalho ou mesmo lazer. Com

⁷ Marcelo Pinto Guimarães, “Desenho universal é design universal: conceito ainda a ser seguido pelas normas técnicas 9050 e pelo Decreto-lei da Acessibilidade”, *Arquitextos*, São Paulo, ano 08, n. 096.03, Vitruvius, 2008. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.096/141>.

base nesse contexto, vê-se que as cidades desempenham um papel importante nessas trocas de relações, que apenas são possíveis na hipótese de existirem condições adequadas para a mobilidade de todas as pessoas,⁸ sobretudo daquelas que apenas acessam seus direitos quando a acessibilidade se faz presente.

Diante desse marco teórico, tem-se que a condição de mobilidade no meio urbano se encontra umbilicalmente conectada às características do terreno e do espaço físico das vias e passeios, bem como das redes de transporte público, da qualidade de seus serviços frente aos preços cobrados dos usuários, da sinalização e do controle do uso do sistema viário.⁹ Além disso, outros fatores despontam como importantes na composição dessa equação da cidade acessível, como recortes socioeconômicos, etários, de gênero e das limitações pessoais, visto que a identificação delas como permanentes ou provisórias permite uma tratativa dos problemas do indivíduo de maneira mais aproximada.

As cidades contemporâneas, seguindo na contramão das previsões constitucionais que procuram balizar o bom funcionamento do sistema urbano brasileiro, apresentam inúmeros bloqueios arquitetônicos que impossibilitam o exercício de atividades rotineiras e de simples execução por diversas pessoas. Isso corresponde a dizer que o espaço construído deve propiciar aos cidadãos a livre mobilidade, sem se olvidar da interação desses indivíduos com o próprio meio e com outras pessoas que estão em sua volta,¹⁰ como mecanismo de inclusão social.

Tendo em vista esse quadro de formulação das políticas urbanas brasileiras na contemporaneidade, não obstante a flagrante necessidade da colocação em prática de políticas públicas que visem garantir maior possibilidade de acesso aos direitos fundamentais sociais das pessoas com deficiência, verifica-se que essa problemática se torna ainda mais grave quando analisado o número de indivíduos nessas condições no Brasil.

É que, para além da vulnerabilidade natural ínsita ao grupo e a consequente estigmatização, o último censo demográfico, realizado pelo IBGE durante o ano de 2010, foi responsável por indicar que, levando-se em consideração o número total de habitantes em solo brasileiro, que hoje alcança a marca média de 196 milhões de pessoas, mais de 45 milhões desses agentes possuem algum tipo de deficiência dentre as pesquisadas, que incluem a motora, a visual e a auditiva.¹¹

⁸ Brasil, Ministério das Cidades, “Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável”, *Cadernos M Cidades* n.º. 6, Brasília, 2004.

⁹ *Idem*.

¹⁰ Renata Cardoso Magagnin, “Cidades acessíveis: o planejamento da infraestrutura para a circulação de pedestres”, em: Maria Solange Fontes, Norma Regina Constantino e Luis Cláudio Bittencourt (org.), *Arquitetura e urbanismo: novos desafios para o século XXI*, Canal 6, Bauru, 2009, p. 4.

¹¹ IBGE, *Censo demográfico 2010: características gerais da população, religião e pessoas com deficiência*, 2010, disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/94/cd_2010_religiao_deficiencia.pdf, p. 72.

Evidentemente, por questões que pairam sobre a construção jurídico-social do conceito de pessoa com deficiência, tanto no campo interno quanto no do direito internacional dos direitos humanos, outros indivíduos que compõem outras minorias e grupos vulneráveis não adentraram a essa soma. Mas, se incorporarmos a esse número o contingente de idosos, crianças, gestantes e pessoas que passaram por operações provisoriamente paralisantes, há um aumento significativo na quantidade de pessoas que possuem certa modalidade de restrição de mobilidade.

Portanto, diante dos dados apresentados acima, torna-se notório que uma grande quantidade de pessoas passa por dificuldades quanto à locomoção e movimentação pelas cidades com mau planejamento urbano, tal como nos demais ambientes de uso comum nelas inseridos. Nesse sentido, busca-se, no meio da disputa pelo espaço urbano, um cenário em que o conceito de acessibilidade desempenhe um papel de fundamental importância para a promoção dos princípios basilares da igualdade social, para que todos tenham o direito à cidade, ou seja: utilizar os espaços públicos de maneira aproximada, senão idêntica.

Segundo consta do corpo da Norma Técnica 9050,¹² com as reformas textuais operadas no ano de 2015, formulada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), a acessibilidade pode ser compreendida como a garantia e a possibilidade de acesso, de aproximação, de utilização e de manuseio de ambientes ou objetos.¹³ Dessa forma, no caso das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, que não ficam de fora desse cômputo, faz-se necessário que se proporcione a elas uma condição que zele pela segurança e pela autonomia no campo cidadão, até mesmo como forma de evitar acidentes e demais problemas advindos diretamente da falha na acessibilidade urbana em relação a diferentes espaços, objetos e elementos, a fim de possibilitar o uso de todas as atividades inerentes e usos específicos que possam ofertar.

Nesse sentido, conforme pondera Fabíola de Oliveira Aguiar:

A acessibilidade é também uma questão referente à qualidade e está intimamente relacionada a fatores como conforto e segurança. A mobilidade é um direito humano, e os espaços públicos têm que cumprir requisitos que

¹² Hoje, em se tratando de normas de medição e adequação arquitetônica dos espaços públicos e privados para as pessoas com deficiência, encontra-se em vigor a Norma Técnica NBR 9050 – 2015, que substituiu as antigas Normas Técnicas 9050/1985 e 9050/2004, ambas pertencentes à Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) –, a qual ampliou o alcance do conceito de acessibilidade e de algo acessível, ditando-o como o “espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com mobilidade reduzida”. As normas técnicas não possuem obrigatoriedade legal, tratando-se de meros instrumentos de voluntariedade, que ficam ao alvedrio do construtor, mas passam a ser de observância impositiva a partir do instante em que passam a integrar a legislação em vigor, como ocorreu com a Lei nº 10.098/00 e o Decreto nº 5.296/04.

¹³ Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), *NBR 9050: acessibilidade e edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*, Rio de Janeiro, 2015, p. 2.

forneçam acessibilidade a todos os usuários potenciais, sem excluir os de comunicação ou locomoção reduzida.¹⁴

O exercício de análise sobre o espaço urbano permite que o investigador compreenda brevemente que nesse âmbito se fazem presentes trocas e relações entre as pessoas e entre pessoas e objetos, e que a mobilidade representa condição indispensável para que o crescimento, o convívio e a boa qualidade de vida urbana seja uma tônica. No entanto, é evidente que, por um motivo ou outro – geralmente relativo à atuação governamental despreocupada e negligente frente às políticas públicas de inclusão social urbana –, as pessoas com deficiência são impedidas ou limitadas de viverem a cidade em virtude da existência de barreiras.

No campo da legislação infraconstitucional brasileira, destaca-se o pioneirismo do Decreto nº. 5.296, que já no ano de 2004 veio a lume a fim de regulamentar a lei brasileira de acessibilidade e fornecer normas gerais e critérios para a promoção desse direito fundamental às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Para se falar de uma conceituação autônoma do legislador, essa normativa compreendeu as barreiras como “qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação”.¹⁵

Na situação da malha urbanística, são situações como barreiras físicas contidas no interior de estabelecimentos ou nas vias públicas que impedem o acesso do indivíduo, não se devendo esquecer as muitas outras barreiras existentes, como as técnicas, que limitam o acesso da pessoa com deficiência aos meios tecnológicos, devido à dificuldade e à burocracia do entendimento sobre os usos.

Em consequência, as cidades possuem barreiras que impedem a locomoção de várias pessoas que apresentam necessidades que destoam da maioria,¹⁶ visto que elas se comportam em contrariedade ao que é estabelecido legalmente pelas normas de regência da matéria urbanística brasileira, como é o caso do nomeado Estatuto da Cidade, cuja missão é buscar o direito à cidade a partir de uma ideologia social marcada pela igualdade material. Isso porque a cidade, representando um local de

¹⁴ Fabíola de Oliveira Aguiar, *Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade*, 2010, 190 f., Tese (Doutorado), Curso de Ciências, Departamento de Engenharia de Transportes, Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010, p. 17.

¹⁵ Brasil, Decreto nº. 5.296, de 2 de dezembro de 2004, Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Diário Oficial da União, 2 dez. 2004, disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5296.htm.

¹⁶ José Antônio Lanchoti, *Construindo a cidade acessível*, Brasília, 2006, disponível em: <https://www.caumg.gov.br/wp-content/uploads/2016/06/Construindo-a-Cidade-Acessivel.pdf>, p. 43.

trocas e relacionamentos entre todos os indivíduos, é o reflexo de uma sociedade pós-moderna formada por diversas pessoas que apresentam necessidades gerais ou específicas, e que clamam pela inclusão e reconhecimento do valor de suas ações sociais.

Na percepção de Milton Santos,¹⁷ a cidade nada mais é senão uma construção baseada em diversas visões, concepções e olhares diferentes entre si, cujo resultado é a formação de um espaço pensado a partir das representações sociais individuais ou dos grupos. Nada nas cidades se afigura de maneira idêntica, já que, quanto maior a cidade, maior o número de formas, estruturas e também a diversidade de pessoas.

A propósito, diz o autor:

A apreensão total da cidade não é possível, muito embora essa impossibilidade não nos impeça de formular uma imagem que nos remeta pensar nessa totalidade que chamamos de cidade. Pensar essa totalidade a partir do lugar significa estabelecer ligações entre a cidade e o lugar.¹⁸

Sendo assim, percebe-se que a acessibilidade urbana está relacionada, ao menos na visão urbanística do objeto, à qualidade de projetar espaços ou objetos com base em normas jurídicas e técnicas, legislações específicas e protetivas desses grupos em comentário e demais especificações. Nessa posição, o fato de projetar sem barreiras sociais visíveis – em contrapartida às barreiras atitudinais, que ainda são bastante veladas – deve precisamente representar uma resposta às necessidades e reivindicações dos cidadãos que tenham ou não qualquer tipo e grau de deficiência, principalmente dos primeiros.

Aliado ao tema da acessibilidade se encontra o conceito de desenho universal como mais um instrumento de permissão para a criação de uma política urbana sustentável, heterogênea e de responsabilidade frente ao problema do reconhecimento e da inclusão social das pessoas com deficiência. Com esse objetivo, o desenho universal “visa atender a maior gama de variações possível das características antropométricas e sensoriais da população”,¹⁹ ou seja: busca-se uma concepção nova da forma, ocasionando maior igualdade no seu emprego em todos os espaços e objetos de uso comum. Trata-se, ainda, de evitar a necessidade de produção de ambientes ou elementos especialmente desenvolvidos para atenderem a públicos diferentes, procurando-se contemplar as respectivas utilizações por quaisquer pessoas, com ou sem deficiências.

¹⁷ Milton Santos, *O espaço do cidadão*, São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2007 [7ª. ed.].

¹⁸ *Idem*, p. 19.

¹⁹ Renata Cardoso Magagnin, “Cidades acessíveis: o planejamento da infraestrutura para a circulação de pedestres”, em: Maria Solange Fontes, Norma Regina Constantino e Luis Cláudio Bittencourt (org.), *Arquitetura e urbanismo: novos desafios para o século XXI*, Canal 6, Bauru, 2009, p. 5.

Nesse ponto, cabe frisar que uma cidade deficiente em termos de acessibilidades é responsável por isolar e segregar seus indivíduos, que deixam de viver a cidade. Assim, não apenas as pessoas que apresentam algum tipo de deficiência, mas todas, restam prejudicadas no caso de a cidade não apresentar mínimo grau de acessibilidade, posto que as barreiras ao gozo dos direitos fundamentais impedem de fato o convívio entre cidadãos, acentuando as diferenças e impossibilitando uma vivência social entremeio às diversidades.

Na verdade, há um enorme desafio em planejar e criar uma cidade nessas condições, pois é necessário sobrepujar as barreiras físicas e também atitudinais. Entretanto, no que diz respeito à parcela projetual, a questão da acessibilidade é ignorada ou encontra falha em sua execução – advinda especialmente da falta de mão de obra especializada e conhecedora das regras específicas de construções que contemplem pessoas com deficiência, e da fiscalização –, provocando situações em que a inacessibilidade permanece veemente. Para tanto, verifica-se a necessidade de uma vontade política – algo como o *politischer Wille* dos alemães – e um planejamento interdisciplinar, para que o tema esteja presente em cada ação e na totalidade dos projetos urbanos.

Considerações finais

O presente trabalho de forma alguma buscou esgotar o tema relativo à acessibilidade urbana para as pessoas com deficiência, mas tão-somente apresentar uma breve reflexão acerca desse direito fundamental de fruição especial dessas pessoas, firmada a partir da leitura das contribuições teóricas do campo jurídico e urbanístico, tendo em vista que se presta como verdadeira expressão instrumental para que o direito à cidade seja atingido.

Verifica-se que a inclusão representa o processo de transformação e mudança na mentalidade social, que se expressa mediante alterações promovidas nas atitudes e no comportamento dos indivíduos de um dado meio social em relação às necessidades especiais das pessoas com deficiência. Ao se pensar o direito à cidade, a inclusão apenas se faz possível na medida em que há traços relevantes das muitas acessibilidades às pessoas com deficiência, já que a promoção desse direito deve necessariamente fazer parte do planejamento territorial urbano, cabendo, por exemplo, aos municípios incluir os requisitos da acessibilidade em seus marcos de regulação do uso do meio urbano.

Não obstante os inúmeros desafios ainda encontrados à fruição dos direitos de cidadania das pessoas com deficiência na esfera da cidade, dentre os quais se destaca a presença massiva de barreiras arquitetônicas e atitudinais, pode-se dizer que se verificam significativos avanços nessa matéria. Hoje se faz preciso raciocinar a adequação do espaço urbano com base nos próprios conceitos de pessoa com deficiência e de desenho universal, reformulados na esfera internacional a partir da

entrada em vigor da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, de 2008.

Uma vez que o conceito formal de pessoa com deficiência operou mudanças no sentido de sempre se buscar a verificação das limitações no espaço que o indivíduo deficiente frequenta, e não mais em seu corpo, as adequações favoráveis a essas pessoas no meio urbano são traduzidas, em grande parte, pela existência de faixas de travessia elevada, de calçadas rebaixadas e de rampas acessíveis, bem como pela adaptação do mobiliário urbano e a incorporação de ônibus com elevadores para acesso e de estacionamentos com vagas exclusivas reservadas aos deficientes e outras pessoas com mobilidade reduzida, dentre outras, como formas de viabilizar os direitos de acessibilidade e a dimensão cidadã e inclusiva das sociedades contemporâneas.

Dessa forma, conclui-se que a acessibilidade para as pessoas com deficiência na esfera urbanística funciona como mecanismo apto a prover a inclusão social desse grupo, além de servir como fundamento para se alcançar o ideal de cidadania erguido pela Constituição Federal em vigência e como instrumento para o atingimento de outros direitos fundamentais, como a própria liberdade de locomoção, extinta nessa seara da vida urbana por não haver as adequações necessárias a esses indivíduos.

Referências bibliográficas

- AGUIAR, Fabíola de Oliveira, *Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade*, 2010, 190 f., Tese (Doutorado) – Curso de Ciências, Departamento de Engenharia de Transportes, Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.
- ARAÚJO, Luiz Alberto David, *A proteção constitucional das pessoas portadoras de deficiência*, Brasília, Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE, [2.^a ed.], 1997.
- ARAÚJO, Luiz Alberto David e Vidal JÚNIOR Serrano Nunes, *Curso de direito constitucional*, São Paulo, Saraiva, [13.^a ed.], 2009.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT), *NBR 9050: acessibilidade e edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*, Rio de Janeiro, 2015.
- BRASIL, Decreto nº. 5.296, de 2 de dezembro de 2004, Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências, disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5296.htm
- BRASIL, Lei nº. 13.146, de 6 de julho de 2015, Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência), disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm

- BRASIL, Ministério das Cidades, “Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável”, *Cadernos M Cidades* n°. 6, Brasília, 2004.
- GUIMARÃES, Marcelo Pinto, “Desenho universal é design universal: conceito ainda a ser seguido pelas normas técnicas 9050 e pelo Decreto-lei da Acessibilidade”, *Arquitextos*, São Paulo, ano 08, n. 096.03, Vitruvius, 2008, disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.096/141>
- IBGE, *Censo demográfico 2010: características gerais da população, religião e pessoas com deficiência*, 2010, disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/94/cd_2010_religiao_deficiencia.pdf
- LANCHOTI, José Antônio, *Construindo a cidade acessível*, Brasília, 2006, disponível em: <https://www.caumg.gov.br/wp-content/uploads/2016/06/Construindo-a-Cidade-Acessivel.pdf>
- LEITE, Flávia Almeida Piva, “Acessibilidade na cidade: um direito fundamental”, *Revista Diritto & Diritti*, 2017, disponível em: <https://www.diritto.it/acessibilidade-na-cidade-um-direito-fundamental/>
- LEITE, Flávia Almeida Piva e Rui Carvalho PIVA, “Direito fundamental difuso de acesso das pessoas com deficiência a espaços urbanos e sua tutela jurídica coletiva”, *Revista Jurídica UniCuritiba*, v. 2, n. 55, Curitiba, 2019.
- MAGAGNIN, R. C., “Cidades Acessíveis: o planejamento da infraestrutura para a circulação de pedestres”, em: Maria Solange G. de C. FONTES, Norma Regina T. CONSTANTINO e Luis Cláudio BITTENCOURT (org.), *Arquitetura e urbanismo: novos desafios para o século XXI*, Canal 6, Bauru, 2009.
- MARTEL, Letícia de Campos Velho, “Adaptação razoável: o novo conceito sob as lentes de uma gramática constitucional inclusiva”, *SUR Revista Internacional de Direitos Humanos*, v. 8, n. 14, jun. 2011.
- SANTOS, Milton, *O espaço do cidadão*, São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, [7ª. ed.] 2007.