

Universidade Federal do Pará
Instituto de Ciências Jurídicas
Programa de Pós-Graduação em Direito

RAIMUNDO WILSON GAMA RAIOL

**OS DIREITOS HUMANOS DE ACESSIBILIDADE E LOCOMOÇÃO DAS
PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS:**
a realidade paraense, com ênfase em Belém/PA

Belém
2008

RAIMUNDO WILSON GAMA RAIOL

**OS DIREITOS HUMANOS DE ACESSIBILIDADE E LOCOMOÇÃO DAS
PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS:**
a realidade paraense, com ênfase em Belém/PA

Tese apresentada para obtenção do grau de Doutor em Direito, do
Programa de Pós-Graduação em Direito, do Instituto de Ciências
Jurídicas da Universidade Federal do Pará
Área de concentração: Direitos Humanos.

Orientador: Prof. Dr. José Claudio Monteiro de Brito Filho

Belém
2008

Dados Internacionais de catalogação-na-publicação (CIP)
Biblioteca do Instituto de Ciências Jurídicas, Belém-PA

Raiol, Raimundo Wilson Gama

Os direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais: a realidade paraense, com ênfase em Belém/PA. Raimundo Wilson Gama Raiol; Orientador: José Claudio Monteiro de Brito Filho. - Belém, 2008.

Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Direito. Centro de Ciências Jurídicas. Universidade Federal do Pará.

1. Deficientes – Estatuto legal, leis etc. – Brasil. 2. Deficientes – Brasil – Condições sociais. 3. Direitos civis – Brasil. 4. Direitos Humanos. I. Título

CDD 342.1161

RAIMUNDO WILSON GAMA RAIOL

**OS DIREITOS HUMANOS DE ACESSIBILIDADE E LOCOMOÇÃO DAS
PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS:**
a realidade paraense, com ênfase em Belém/PA

Tese apresentada para obtenção do grau de Doutor em Direito, do
Programa de Pós-Graduação em Direito, do Instituto de Ciências
Jurídicas da Universidade Federal do Pará
Área de concentração: Direitos Humanos.

Banca examinadora:

Orientador: Professor Doutor José Claudio Monteiro de Brito Filho
Instituição: Universidade Federal do Pará

Nome e titulação do 2º Membro:
Instituição

Nome e titulação do 3º Membro:
Instituição

Nome e titulação do 4º Membro
Instituição

Nome e titulação do 5º Membro
Instituição

Conceito: _____

Local e Data de aprovação:

Aos meus pais, Wilson e Oscarina, pelo legado de suas honradas vidas, o amor e o empenho incansável com que me proporcionaram estudo e educação.

À Ana Lúcia e ao Wilson Neto, pela paciência, solidariedade e companheirismo.

Agradecimentos

Meu eterno agradecimento a Deus, por me ter proporcionado a concretização de mais esse incomensurável desafio.

Ao Professor Doutor José Claudio Monteiro de Brito Filho, meu orientador, pelo seu interesse e atenção.

Ao Professor João Batista Klautau Leão, por acreditar no esforço para a realização de meus objetivos.

Aos Professores Milton Augusto de Brito Nobre, Luiz Fernando de Paiva Neves, Hugo de Oliveira Rocha, Marlene Rodrigues de Freitas, Jorge de Medeiros Pinheiro, Maria Cristina César de Oliveira e Pedro Bentes Pinheiro Filho, pelo incentivo.

Aos Professores José Cláudio Monteiro de Brito Filho, Antônio Gomes Moreira Maués, Pastora Leal e Daniella Dias, pelas substanciosas aulas.

À colega Cristiane Gaby Coimbra, pela colaboração.

Aos servidores técnico-administrativos da Universidade, pelo tratamento cordial.

À bibliotecária Graça Lima, pelas criteriosas observações.

A todos quanto, direta ou indiretamente, concorreram para a conclusão deste árduo trabalho.

“O multiculturalismo progressista pressupõe que o princípio da igualdade seja prosseguido de par com o princípio do reconhecimento da diferença. A hermenêutica diatópica pressupõe a aceitação do seguinte imperativo transcultural: temos o direito a ser iguais quando a diferença nos inferioriza; temos o direito a ser diferentes quando a igualdade nos descaracteriza.”

Boaventura de Sousa Santos

RESUMO

Aborda a problemática enfrentada, diuturnamente, pelas pessoas com necessidades especiais, frente às barreiras arquitetônicas, nos edifícios destinados ao uso público e nos meios de transporte coletivo, bem como diante da falta de equipamentos e elementos do mobiliário urbano acessíveis. Utiliza dados censitários acerca das referidas pessoas. Analisa essa problemática sob o enfoque dos direitos humanos. Enfatiza a imprescindibilidade de eliminação das referidas barreiras ou de serem adaptadas. Demonstra como o assunto é tratado no plano internacional e como está substanciado em normas constitucionais nacionais e estaduais, nas leis orgânicas municipais e na legislação infraconstitucional específica nos níveis federal, estadual e municipal, bem assim em normas técnicas. Aponta a precariedade das estruturas físico-ambientais, principalmente no município de Belém, Estado do Pará. Contém propostas para a efetividade das normas de acessibilidade e locomoção das aludidas pessoas e a concreção desses direitos humanos.

Palavras-chave: direitos humanos; pessoas com necessidades especiais; acessibilidade e locomoção; barreiras arquitetônicas; efetividade das normas reguladoras.

ABSTRACT

It presents the problematic daily faced by people with special necessities toward the architecturing barriers in building destined for public use and in collective transportation means, as well as toward the lack of accessible equipment and elements of the urban facilities. It makes use of surveyed data about the people mentioned above. It analyzes this problematic under the focus of human rights. It points out the indispensability of eliminating or adaptating the barriers mentioned above. It shows how the issue is dealt with by the international rules and how it is substantiated in national and state constitutional rules, in town organic laws and in infraconstituinal legislation specific in federal, provincial, and town levels, as well as in technical rules. It presents the precariousness of the physic-environmental structures, mainly in the town of Belém, State of Pará. It contains proposals for the maintenance of the accessibility and locomotion rules of the people involved and the concretion of these human rights.

Keywords: human rights; people with special necessities; accessibility and locomotion; architecturing barriers; maintenance of the regularing rules.

RÉSUMÉ

Dans ce travail on aborde la problématique affrontée tous les jours par les personnes handicapées face aux barrières architecturales dans les édifices destinés à l'usage public et dans les moyens de transport en commun, ainsi que devant le manque d'équipements et d'éléments du mobilier urbain leur accessibles. On utilise des données censitaires concernant ces personnes. On analyse cette problématique en tenant compte de la vision des droits de l'homme. On met l'accent sur la nécessité d'élimination des barrières citées ci-dessus. On démontre comment ce sujet est traité au plan international et comment il se présente dans les normes constitutionnelles nationales et des États de la fédération, dans la Loi Organique de la Municipalité et dans la législation infraconstitutionnelle spécifique au niveau de la fédération, des États et des municipalités ainsi que dans des normes techniques. On montre la précarité des structures d'environnements physiques surtout à Belém, capitale de l'État de Pará. On fait des propositions pour que les normes d'accessibilités et locomotion (droits de tous les hommes) des handicapés soient effectives.

Mots-clef: droits de l'homme; personnes handicapées; accessibilité et locomotion; barrières architecturales; normes régulatrices effectives.

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1 –	Belém (centro) - Largo da Palmeira - Rampa	323
Fotografia 2 –	Belém (centro) - Largo da Palmeira – Rampa e rota livre	323
Fotografia 3 –	Belém (centro) - Largo da Palmeira – Rampa	324
Fotografia 4 –	Belém (centro) - Largo da Palmeira – Rampa	324
Fotografia 5 –	Belém (centro) - Largo da Palmeira – Rampa para o estacionamento	325
Fotografia 6 –	Belém - Av. Almirante Barroso – Passarela com escada	325
Fotografia 7 –	Belém – Av. Marquês de Herval – Obstáculos na esquina	326
Fotografia 8 –	Belém – Av. Marquês de Herval – Calçadas inacessíveis	326
Fotografia 9 –	Belém - Av. João Paulo II – Calçada rebaixada (canteiro entre pistas)	327
Fotografia 10–	Belém - Av. João Paulo II – Calçada rebaixada	327
Fotografia 11–	Belém - Av. João Paulo II – Calçada rebaixada (canteiro entre pistas)	328
Fotografia 12–	Belém - Av. João Paulo II – Bueiro sem tampa	328
Fotografia 13–	Belém - Av. João Paulo II – Calçada com declive acentuado	329
Fotografia 14–	Belém - Av. João Paulo II – Ponto de parada inacessível	329
Fotografia 15–	Belém - Av. João Paulo II – Calçadas desniveladas	330
Fotografia 16–	Belém - Av. João Paulo II – Esquina com piso deteriorado	330
Fotografia 17–	Belém - Av. João Paulo II – Ausência de calçada	331
Fotografia 18–	Belém - Av. João Paulo II – Ao fundo, calçada acessível	331
Fotografia 19–	Belém - Trav. Guerra Passos – Piso escorregadio	332
Fotografia 20–	Belém - Trav. Teófilo Conduru – Bueiro e falta de rebaixamento	332
Fotografia 21–	Belém - Trav. Teófilo Conduru – Calçada alta e falta de anteparo	333
Fotografia 22–	Belém - Trav. Teófilo Conduru – Obstáculos no lugar da calçada	333
Fotografia 23–	Belém – Av. Gov. José Malcher – Rebaixamento e piso diferenciados	334
Fotografia 24–	Belém - Av. Gov. José Malcher – Piso diferenciado	334
Fotografia 25–	Belém - Av. Gov. José Malcher – Rebaixamento e piso diferenciados	335

Fotografia 26–	Belém - Av. Conselheiro Furtado - Telefone público acessível	335
Fotografia 27–	Belém - Av. Conselheiro Furtado – Grade	336
Fotografia 28–	Belém - Av. Conselheiro Furtado – Grade	336
Fotografia 29–	Belém (S. Braz) - Av. José Bonifácio – Parada com piso elevado	337
Fotografia 30–	Belém (S. Braz) - Av. José Bonifácio - Parada com piso elevado	337
Fotografia 31–	Belém (S. Braz) – Obstáculos pontiagudos no percurso	338
Fotografia 32–	Belém - Trav. Barão do Triunfo – Calçadas e canteiro inacessíveis	338
Fotografia 33–	Belém - Trav. Lomas Valentinas – Calçada com degraus	339
Fotografia 34–	Belém - Pólo Joalheiro – Rampa e degraus (internos)	339
Fotografia 35–	Belém - Pólo Joalheiro – Elevador especial	340
Fotografia 36–	Belém - Pólo Joalheiro – Degraus, rampa e elevador especial	340
Fotografia 37–	Belém - Pólo Joalheiro - Piso antiderrapante, rampa e elevador especial	341
Fotografia 38–	Belém - Ilha de Mosqueiro - Calçada com rampa	341
Fotografia 39–	Belém - Ilha de Mosqueiro – Pequena rampa	342
Fotografia 40–	Belém - Ilha de Mosqueiro – Calçada com rampa	342
Fotografia 41–	Belém - Ilha de Mosqueiro – Escada para praia	343
Fotografia 42–	Belém - Ilha de Mosqueiro – Rampas e calçada em uma praia	343
Fotografia 43–	Belém - Ilha do Mosqueiro – Outra escada para praia	344
Fotografia 44–	Belém - Ilha do Mosqueiro – Calçada acessível em beira de praia	344
Fotografia 45–	Belém - Ilha do Mosqueiro – Rampa para praia	345
Fotografia 46–	Belém - Ilha do Mosqueiro – Calçada e escada acessíveis	345
Fotografia 47–	Belém - Ilha do Mosqueiro – Calçada em uma praia	346
Fotografia 48–	Belém - Ilha do Mosqueiro – Calçada e rampa em outra praia	346
Fotografia 49– (panorâmica)	Belém - Largo da Palmeira – Calçadas e rampas	347
Fotografia 50– (panorâmica)	Belém - Av. Marquês de Herval – Canteiro central e calçada rebaixada	347
Fotografia 51– (panorâmica)	Belém - Av. Marquês de Herval – Calçadas altas e desniveladas.	347
Fotografia 52–	Belém - Av. Marquês de Herval – Calçada deteriorada e	

(panorâmica)	tapume	348
Fotografia 53– (panorâmica)	Belém - Av. João Paulo II – Calçadas desniveladas	348
Fotografia 54– (panorâmica)	Belém - Av. João Paulo II – Calçada pouco acessível, ausência de calçada e canteiro centra	348
Fotografia 55– (panorâmica)	Belém - Av. João Paulo II - Ausência de calcadas, canteiro central e calçadas desniveladas	349
Fotografia 56– (panorâmica)	Belém - Trav. Guerra Passos – Calçadas desniveladas	349
Fotografia 57– (panorâmica)	Belém - Av. Gentil Bittencourt – Calçadas altas, sem anteparo e estreitas com postes	349
Fotografia 58– (panorâmica)	Belém - Av. Gentil Bitencourt c/Trav. Teófilo Conduru - Calçadas estreitas e com obstáculos	350
Fotografia 59– (panorâmica)	Belém - Av. Gov. José Malcher – Implantação de rampas e pisos diferenciados	350
Fotografia 60– (panorâmica)	Belém - Av. Conselheiro Furtado – Calçadas desniveladas	350
Fotografia 61–	Marituba – BR 316 – Rampa de passarela	351
Fotografia 62–	Marituba – BR 316 - Passarela com rampa (fotografia anterior)	351
Fotografia 63–	Marituba – BR 316 - Rampa de uma passarela	352
Fotografia 64–	Marituba – BR 316 – Passarela com rampa	352
Fotografia 65–	Ananindeua – Rampa interna em lugar de freqüência pública	353
Fotografia 66–	Ananindeua – BR 316 – Escada de uma passarela	353
Fotografia 67–	Ananindeua - BR 316 – Degraus em uma esquina	354
Fotografia 68–	Ananindeua – Piso diferenciado em uma praça	354
Fotografia 69–	Ananindeua – Telefone público em altura acessível para pessoas com necessidades especiais	355
Fotografia 70–	Marapanim – Calçada baixa em relação ao meio carroçável	355
Fotografia 71–	Marapanim – Calçada desnivelada	356
Fotografia 72–	Marapanim – Calçada da Praia de Marudá	356
Fotografia 73–	Marapanim – Escada do trapiche	357
Fotografia 74–	Marapanim – Outro aspecto do trapiche	357
Fotografia 75–	Marapanim – Calçadas desniveladas	358
Fotografia 76–	Capanema – Degraus nas calçadas	358

Fotografia 77–	Capanema – Degraus e desníveis nas calçadas	359
Fotografia 78–	Capanema – Calçada em desnível e com degraus	359
Fotografia 79–	Capanema – Rampa, degraus e desnível na calçada	360
Fotografia 80–	Capanema – Obstáculos no canteiro central	360
Fotografia 81–	Capanema – Canteiro central livre e arborização irregular	361
Fotografia 82–	Peixe-Boi – Degraus e rampa em calçada no balneário	361
Fotografia 83–	Argentina – Ônibus para pessoas com necessidades especiais	362
Fotografia 84–	Argentina – Lugares reservados a pessoas com necessidades especiais em ônibus	362
Fotografia 85–	Argentina – Lugares reservados a pessoas com necessidades especiais em ônibus	363
Fotografia 86–	Argentina – Corrimão intermediário	363
Fotografia 87–	Japão – Rampa para cadeiras de rodas, localizada na lateral da estação de trem de Toyoda; leva direto à zona de embarque	364
Fotografia 88–	Japão – Calçadas com piso para pessoas com necessidades especiais	364
Fotografia 89–	Japão – Estação de Toyoda – Piso e corrimão, para pessoas com deficiência visual	365
Fotografia 90–	Japão – Estação de Tokyo – Rampa para cadeiras de rodas	366
Fotografia 91–	Japão – Elevador para cadeiras de rodas até a zona de embarque	366
Fotografia 92–	Japão – Cidade de Hamamatsu – Banheiros para pessoas com necessidades especiais	367
Fotografia 93–	Japão – Cidade de Hamamatsu – Interior dos banheiros para pessoas com necessidades especiais	367
Fotografia 94–	Japão – Cidade de Hamamatsu – Interior dos banheiros para pessoas com necessidades especiais	368
Fotografia 95–	Japão – Cidade de Hamamatsu – Mapa em braile localizado em uma praça pública	369
Fotografia 96–	Japão – Cidade de Hamamatsu – Um detalhe do mapa	369
Fotografia 97–	Japão – Cidade de Hamamatsu – Botões do mapa em braile, os quais, ao serem acionados informam a distância e a direção para chegar ao local indicado	369
Fotografia 98–	Japão – Cidade de Iwata – Agência dos Correios, com piso especial e rampa para cadeira de rodas	370

Fotografia 99–	Japão – Cidade de Iwata – Rampa da agência dos Correios vista sob outro ângulo	370
Fotografia100–	Japão – Guias de calçadas rebaixadas e pisos especiais, nas regiões centrais das cidades	371
Fotografia101–	Japão – Pisos especiais, nos centros das cidades	371

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 –	Pessoas com necessidades especiais por Unidades da Federação - Brasil	373
Tabela 2 –	Pessoas com necessidades especiais por município do Estado do Pará (classificação baseada em percentual)	374
Tabela 3 –	Pessoas com necessidades especiais por município do Estado do Pará (classificação baseada em números absolutos)	378
Tabela 4 –	Quantitativos de acordo com as necessidades especiais - Brasil	382
Tabela 5 –	Quantitativos de acordo com as necessidades especiais - Estado do Pará	383

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ACEPA	Associação de e para Cegos do Pará
ADFEGO	Associação dos Deficientes Físicos do Estado de Goiás
ADFPA	Associação dos Deficientes Físicos do Pará
ANATEL	Agência Nacional de Telecomunicações
APPD	Associação Paraense dos Portadores de Deficiência
ARCON	Agência Estadual de Regulação e Controle dos Serviços Públicos
ATENDE	Programa de Atendimento de Passageiros Especiais
CEAPD	Conselho Estadual para Assuntos da Pessoa Deficiente de São Paulo
CIDID	Classificação Internacional de Deficiências, Incapacidades e Desvantagens
CISNE	Centro Integrado de Serviços para Necessidades Especiais
CONADE	Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência
CONFEA	Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia
CORDE	Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência
CPA	Comissão Permanente de Acessibilidade
CREA	Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura
CTN	Código Tributário Nacional
DPI	Disabled Peoples' International
DSV	Departamento de Operações do Sistema Viário
EPNES	Estatuto das Pessoas com Necessidades Especiais
FENASEG	Federação Nacional das Entidades Seguradoras
FEPNE	Fundo Estadual de Promoção, Proteção e Acessibilidade das Pessoas com Necessidades Especiais
FMPNE	Fundo Municipal de Promoção, Proteção e Acessibilidade das Pessoas com Necessidades Especiais
FUNLAR	Fundação Municipal Lar Escola Francisco de Paula
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INIMETRO	Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial
OAB	Ordem dos Advogados do Brasil
OEA	Assembléia Geral da Organização dos Estados Americanos
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
Sedec	Secretaria de Desenvolvimento da Cidade
Semmam	Secretaria do Meio Ambiente
SEPED	Secretaria Especial de Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida
SEPNE	Secretaria Executiva de Promoção, Proteção e Acessibilidade das Pessoas com Necessidades Especiais
SETEPS	Secretaria Executiva do Trabalho e Promoção Social
Setran	Secretaria de Transportes e Infra-Estrutura Urbana
SEURB	Secretaria Municipal de Urbanismo
SITES	Sistema Integrado de Transporte Especial
SPTTrans	São Paulo Transporte S.A.
SPTRANS	Secretaria de Transportes
STPP	Serviço de Transporte Público de Passageiros
UNIP	Universidade Paulista

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	19
2	QUEM E QUANTAS SÃO AS PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS	26
2.1	DEFINIÇÕES BASEADAS NA DOCTRINA E NA LEI	27
2.2	CLASSIFICAÇÕES NORMATIVAS E DOCTRINÁRIAS	29
2.3	DIFERENCIAÇÃO ENTRE DEFICIÊNCIA E DOENÇA	35
2.4	NAS ETAPAS HISTÓRICAS	36
2.5	DIANTE DAS DIFICULDADES ENFRENTADAS NA CONVIVÊNCIA SOCIAL	40
2.6	DIANTE DAS CONSEQUÊNCIAS DOS ESTIGMAS SOCIAIS	46
2.7	MEDIANTE A IGUALIZAÇÃO DE DIREITOS	51
2.8	SOB AS FORMAS DE INSERÇÃO SOCIAL: PRÉ-INCLUSIVISTAS E INCLUSIVISTAS	54
2.9	COMPROVAÇÕES ESTATÍSTICAS: REALIDADE E DESIGUALDADE	60
3	OS DIREITOS HUMANOS DE ACESSIBILIDADE E LOCOMOÇÃO	67
3.1	ENFOQUE SOB O CONCEITO DOS DIREITOS HUMANOS	68
3.2	EM CONSONÂNCIA COM AS CARACTERÍSTICAS DOS DIREITOS HUMANOS	74
3.3	A PARTIR DA FUNDAMENTAÇÃO: DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA	76
3.4	DE ACORDO COM A POSIÇÃO CLASSIFICATÓRIA	82
3.5	À LUZ DA TEORIA DOS PRINCÍPIOS	90
3.6	REALIZABILIDADE: PROTEÇÃO, TRIDIMENSIONALIDADE E MÍNIMO EXISTENCIAL	100
3.7	CONCEITUAÇÃO DE ACESSIBILIDADE E LOCOMOÇÃO: AS BARREIRAS	105
3.8	IMPRESCINDIBILIDADE DE ELIMINAÇÃO DE BARREIRAS: A CIDADE ACESSÍVEL	109
3.9	PREVISÃO NO PLANO DIRETOR: DEFLUÊNCIA DO ESTADO DEMOCRÁTICO DE DIREITO, IGUALDADE E CIDADANIA	120
4	RECONHECIMENTO DOS DIREITOS DE ACESSIBILIDADE E LOCOMOÇÃO: LEGISLAÇÃO E NORMATIZAÇÃO TÉCNICA	131
4.1	O RECONHECIMENTO	131
4.2	NO PLANO INTERNACIONAL	132
4.3	NO PLANO INTERNO	137
4.3.1	Normas constitucionais federais	137
4.3.2	Normas constitucionais das unidades federativas	139
4.4	NORMAS INFRACONSTITUCIONAIS FEDERAIS: REGULAMENTAÇÃO E CORRELAÇÃO NORMATIVO-TÉCNICA	145
4.4.1	Acessibilidade nas edificações públicas ou de uso coletivo	146
4.4.2	Acessibilidade nas edificações de uso privado	150
4.4.3	Acessibilidade nos elementos de urbanização e no mobiliário urbano	151
4.4.4	Acessibilidade nos meios de locomoção coletiva	158

4.5	O PARÁ E SEUS MUNICÍPIOS: NORMAS INFRACONSTITUCIONAIS ESTADUAIS, LEIS ORGÂNICAS E ORDINÁRIAS MUNICIPAIS	163
5	QUESTÕES CRUCIAIS RELACIONADAS À CONCRETIZAÇÃO DA ACESSIBILIDADE E LOCOMOÇÃO	172
5.1	FALTA DE CONDIÇÕES MATERIAIS: NECESSIDADE DE SUPRIMENTO ESTATAL E PRIVADO	173
5.2	PRECARIEDADE ESPACIAL COMO REFLEXO DA FALTA DE CONDIÇÕES MATERIAIS: A SITUAÇÃO DE BELÉM DO PARÁ	176
5.3	AINDA A PRECARIEDADE ESPACIAL: OUTROS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM	184
5.4	NOS OUTROS MUNICÍPIOS: EXISTÊNCIA DE PRECARIEDADE	185
5.5	POUCA CONCRETIZAÇÃO EM TERMOS DE ACESSIBILIDADE E LOCOMOÇÃO EM NÍVEL NACIONAL: ALGUNS EXEMPLOS	186
5.6	PREENCHIMENTO TARDIO DAS NORMAS CONSTITUCIONAIS: DESCUMPRIMENTO DOS PRAZOS PREVISTOS NAS NORMAS INFRACONSTITUCIONAIS	190
5.7	CONSEQUÊNCIAS REAIS DAS PRECARIEDADES: VIVÊNCIAS PESSOAIS	198
6	PROPOSTAS PARA A EFETIVIDADE DAS NORMAS SOBRE ACESSIBILIDADE E LOCOMOÇÃO	205
6.1	JUSTIFICATIVA DAS PROPOSTAS	205
6.2	PROPOSTAS DE INOVAÇÕES NORMATIVAS	209
6.2.1	Inclusão de norma no art. 5.º da Constituição Federal	209
6.2.2	Uniformidade normativa: estatuto	218
6.2.3	Criação de tipos penais: fatos impeditivos da acessibilidade e locomoção	223
6.3	PROPOSTAS DE IMPLEMENTAÇÃO FINANCEIRA	227
6.3.1	Dotações orçamentárias	228
6.3.2	Estímulos de natureza tributária	233
6.4	PROPOSTAS DE ESTRUTURAÇÃO E PARTICIPAÇÃO	237
6.4.1	Implementação mediante o plano diretor	237
6.4.2	Criação de órgãos diretivos e colegiados	252
6.4.3	Participação de entidades e organismos sociais	255
6.5	PROPOSTAS DE USO DE INSTRUMENTOS DE GARANTIAS	263
6.5.1	Uso da ação civil pública	263
6.5.2	Uso da ação civil ordinária	273
6.5.3	Uso do mandado de segurança	276
7	CONCLUSÃO	282
	REFERÊNCIAS	297
	APÊNDICE A - FOTOGRAFIAS	322
	ANEXO A - TABELAS	372

1 INTRODUÇÃO

Pensa-se, geralmente, que as escadas íngremes, com degraus que exigem grande esforço físico e sem corrimãos, as calçadas desniveladas, suas guias e alturas elevadas, as portas estreitas, inclusive as dos elevadores, até mesmo estes com suas cabinas estreitas, os caixas bancários eletrônicos e de correios, os telefones públicos, os ônibus e metrô são conquistas da civilização moderna, considerando-a integrada de pessoas que podem caminhar em qualquer lugar, mesmo sem conforto, como os antes enumerados, e usar ou manejar todos esses recursos da tecnologia, porque correspondem aqueles seres humanos a um modelo estereotipado no qual não falta nenhum dos membros ou órgãos, nem têm tolhidos quaisquer dos movimentos ou funções do corpo.

Não se pensa, pelo menos, de imediato, que esses êxitos da tecnologia não são alcançáveis por uma gama de pessoas, igualmente seres humanos, tais como as que são desprovidas de visão ou que guardam seqüelas representadas por paraplegias, hemiplegias ou tetraplegias e que, por isso, vivem em cima de cadeiras de rodas, não se podendo movimentar, nem enfrentar aquelas escadas e calçadas, nem ultrapassar aquelas portas, nem se acomodar na estreiteza dos elevadores, menos ainda se acercar e manusear aqueles caixas eletrônicos ou telefones públicos. Nos ônibus e metrô não conseguem ingressar, no mínimo porque as alturas dos estribos lhes são inacessíveis.

Em meio a isso, a atitude da sociedade tem sido no sentido de que basta que aquelas pessoas que correspondem ao estereótipo considerado ideal tenham acesso ou superem todos os obstáculos do meio ambiente, achando que é de somenos importância que esse acesso ou superação não seja do domínio das pessoas que apresentem alguma limitação orgânica.

A atitude assim exteriorizada pela sociedade é, entretanto, um ledô engano e, mais do que isso, a demonstração de indiferença decorrente de estigmas que consideram essas pessoas com limitação imprestáveis aos objetivos de desenvolvimento econômico e social, porque há concepção genérica de que os seus problemas na realidade biológica as tornam inservíveis à realidade social.

A sociedade deve despojar-se desse comportamento, que significa falta de conhecimento acerca das qualidades das referidas pessoas. Deve evitar incorrer na falta de reconhecimento do valor das mesmas, como fez o galo em detrimento da pérola, considerando-a, enganosamente, inútil e inservível, na seguinte fábula de Fedro (2001, p. 12):

O Galo e a Pérola

Certo dia, o galo mais comilão do galinheiro passeava pela quinta em busca de alguma coisa para comer.

Não estava com sorte, porque os pintainhos tinham acabado com todos os grãos de milho.

Então, quase enterrada na terra, encontrou uma bela e valiosíssima pérola.

Todavia, o galo murmurou, desdenhoso:

- Que pena, ter-te encontrado! Nem eu te posso ser útil nem tu me serves para nada.

Entende-se que os aspectos dos elementos físico-estruturais inóspitos para essas pessoas são insignificantes e não devem ser levados em consideração a ponto de justificar a mudança que neles se pretenda operar. Ocorre contudo que, o inverso disso é verdadeiro, ou seja, essa mudança é importante para essas pessoas. Para elas, a mudança consistente na eliminação desses elementos ou adaptação dos lugares onde existam é uma chave de ouro para abrirem novas perspectivas de vida.

Tamanha, portanto, é a importância da eliminação de obstáculos no meio ambiente, ou seja, a supressão ou a adaptação de barreiras arquitetônicas, assim também a implantação de elementos de urbanização ou equipamentos e de elementos do mobiliário urbano, para que as referidas pessoas tenham garantidos o acesso e a locomoção, em respeito ao seu direito de liberdade ou de ir e vir para qualquer lugar, como edifício, praça, praia, via pública, e de usar os veículos coletivos para o deslocamento até esses locais.

Justifica-se, desse modo, a escolha do tema.

O objeto de estudo é a problemática vivenciada pelas pessoas com necessidades especiais, quer no enfrentamento de barreiras arquitetônicas em edifícios e logradouros de uso público e nos meios de transporte coletivo, quer em decorrência da falta de equipamentos e de elementos de urbanização e do mobiliário urbanos acessíveis, para que as mencionadas pessoas possam se movimentar com segurança, nas cidades. As referidas barreiras são, exemplificativamente, as existentes nas estruturas dos prédios, como escadas com degraus inadequados e desprovidas de

corrimãos e elevadores cujas dimensões não acomodam uma pessoa em cadeira de rodas; nos espaços públicos, onde as calçadas são desniveladas, o piso não é antiderrapante, não há rampas nas esquinas; nos meios de transporte coletivo, como a falta de elevador hidráulico nos ônibus, impedindo que estes sejam utilizados por uma pessoa em cadeira de rodas. Além disso, em termos de mobiliário urbano, exemplificando, não há semáforos com sinal sonoro suave, intermitente e sem estridência, que sirvam de orientação para a travessia de pessoas que sofram de deficiência visual, menos ainda passarelas adequadas a quem padeça dessa espécie de deficiência ou de deficiência física.

No desdobramento desse objeto, virá a lume que, em conseqüência de não conseguirem superar as referidas barreiras, bem como por não haver mobiliário urbano adequado às suas limitações orgânicas, as aludidas pessoas não podem ter acesso a lugares onde poderiam desenvolver atividades inerentes a todo ser humano, dentre as quais trabalhar e estudar, na busca de suportes para a sobrevivência ou na demanda de realização pessoal.

Toda essa problemática será analisada sob a perspectiva de ser proporcionada a inclusão social das referidas pessoas, sob a égide dos princípios da dignidade da pessoa humana, da liberdade e da igualdade (material) e mediante a efetividade das normas que prevêm a acessibilidade e locomoção daqueles seres humanos.

Os objetivos perseguidos na abordagem do tema são os seguintes:

- a) Geral: Demonstrar como se pode tornar efetiva a aplicação prática da legislação reguladora dos direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais.
- b) Específicos:
 - Caracterizar quem são as pessoas com necessidades especiais e a importância de serem tratadas de acordo com os princípios da dignidade da pessoa humana, da liberdade e da igualdade.
 - Posicionar a acessibilidade e a locomoção entre os direitos humanos.

- Demonstrar a imprescindibilidade de eliminação ou adaptação de barreiras arquitetônicas e de implantação de elementos de urbanização e do mobiliário urbano.
- Focalizar a existência de problemas de acessibilidade e locomoção na capital e em outros municípios do Estado do Pará.
- Propor meios de efetividade das normas sobre acessibilidade e locomoção, para a concreção desses direitos das pessoas com necessidades especiais.

Por sua vez, as hipóteses relacionadas a esses objetivos são as seguintes:

- a) São direitos humanos a acessibilidade e a locomoção das pessoas com necessidades especiais, enquanto formas de inclusão social previstas nos arts. 227, 2º, e 244 da Constituição Federal e que podem ser enumeradas, expressamente, no art. 5º da referida Carta.
- c) Pode ser efetivada, quanto aos seus efeitos práticos e materiais, a legislação que prevê os direitos de acessibilidade e locomoção das referidas pessoas.
- d) É possível implementar a efetivação das normas reguladoras desses direitos, mediante vontade política, gestão pública (dotação orçamentária, estímulos de natureza tributária, plano diretor da cidade, criação de órgãos com finalidade específica), participação dos segmentos sociais e manejo de ações judiciais.
- e) Afigura-se factível a implementação dessas normas no tocante ao espaço público e às edificações destinadas ao uso público, inclusive em relação aos prédios tombados para o patrimônio histórico, mediante a previsão legal de alternativas arquitetônicas.
- f) Suprimir ou evitar barreiras arquitetônicas e implantar o mobiliário urbano são soluções jurídicas que, na prática, permitem a inclusão social das aludidas pessoas, como reconhecimento de suas potencialidades para que participem e contribuam para o desenvolvimento do Estado e da nação.

Na busca de elementos para a elaboração desta tese, adotou-se metodologia que consiste nos seguintes procedimentos:

- a) Pesquisa bibliográfica, mediante consulta a obras sobre o significado conceitual, biológico e social das pessoas com necessidades especiais e a importância que a acessibilidade e a locomoção representam para essas pessoas, sob a ótica jurídica, principalmente dos direitos humanos.
- b) Pesquisa legislativa e jurisprudencial, por meio de coleta de diplomas legais internacionais sobre pessoas com necessidades especiais (declarações universais, pactos, convenções e programas); nacionais (constituição federal, leis infraconstitucionais e decretos); estaduais (constituições e leis infraconstitucionais); municipais (leis orgânicas e leis ordinárias); diplomas técnicos (normas da ABNT) e decisões dos tribunais relacionadas aos direitos de acessibilidade e locomoção das mesmas pessoas.
- c) Pesquisa de dados estatísticos, voltada para o conhecimento da realidade expressa em quantitativos acerca da existência das referidas pessoas, em nível nacional e dentro do território paraense, ou seja, nos municípios do Estado do Pará, de modo que, a partir do Censo 2000 do IBGE, se tenha a informação de quantas são as atingidas por deficiências e incapacidades, de acordo com as suas limitações.
- d) Pesquisa fotográfica, consistente em registrar locais onde é impossível ou difícil a acessibilidade e a locomoção ou onde se tornou viável a mobilidade das pessoas com necessidades especiais, de modo que se tenha visão comparativa (o que é desfavorável e como deveria ser modificado, para se tornar acessível) acerca do espaço público e dos ambientes nos quais aquelas precisam exercer atividades ou tratar de seus interesses.
- e) Entrevistas, usadas como meios de captação de depoimentos das pessoas com necessidades especiais sobre problemas que enfrentam, no dia-a-dia, diante das barreiras arquitetônicas, nas edificações,

espaços públicos e meios de transporte coletivo e por não lhes serem disponibilizados equipamentos e mobiliários urbanos acessíveis.

Os resultados decorrentes da aplicação desses procedimentos permitem que o conteúdo da tese se recheie de base argumentativa acerca do que são as pessoas com necessidades especiais, as barreiras arquitetônicas e a imprescindibilidade de que sejam eliminadas ou adaptadas, e da concretização dos direitos de aqueles seres vivos terem acessibilidade e locomoção, sob o influxo dos direitos humanos (primeira, segunda e terceira gerações ou dimensões). Acerca dos dados estatísticos obtidos (através do Censo 2000 do IBGE) são feitos comentários sobre a existência daquelas pessoas no contexto demográfico brasileiro e, particularmente, nos municípios paraenses, para demonstrar que fazem parte de um cenário que deve ser modificado para a inserção das mesmas, em nome da igualdade material. Os resultados captados por meio de fotografias e de entrevistas também servem como base para demonstrar a imprescindibilidade dessa mudança.

O desenvolvimento do tema se fará em 5 partes.

Na primeira parte (Seção 2), far-se-á a identificação de quem são as pessoas com necessidades especiais, dentro das realidades biológica e social, mostrando sua importância no mundo e as formas permissivas de sua inclusão, sob a égide da dignidade e da igualdade.

Na segunda parte (Seção 3), será feita incursão no âmbito dos direitos humanos, para demonstrar que dessa natureza estão impregnados os de acessibilidade e locomoção, bem assim de que maneira podem ser realizados. Arguir-se-á, também, a imprescindibilidade de eliminação das barreiras arquitetônicas, além de abordar essa questão em face da teoria dos princípios (dignidade da pessoa humana).

Na terceira parte (Seção 4), além de trazer a lume diplomas e emanações internacionais sobre a acessibilidade e a locomoção das referidas pessoas, estudar-se-ão as normas nacionais constantes da Constituição Federal, das Constituições Estaduais e leis infraconstitucionais federais, estaduais e municipais acerca da matéria e, em particular, Leis Orgânicas de municípios paraenses sobre a mesma questão.

Na quarta parte (Seção 5), depois de análise sobre a falta de condições materiais, apontar-se-ão as precariedades infra-estruturais, a inaplicabilidade e a

delonga de prazos para a implementação da acessibilidade e locomoção e a pouca implementação desses direitos, como fatores que tolhem a efetividade destes ou a tornam tardia.

O diagnóstico acerca dessas precariedades terá como enfoque principal a realidade que se depara no município de Belém, capital do Estado do Pará, embora com ligeira incursão em alguns de seus outros municípios, não se tendo tornado possível em torno de todos os que compõem esta unidade federativa, de vez que, sendo 143 (cento e quarenta e três), não haveria tempo para isso, pois, no mínimo, seriam precisos 3 (três) anos, para, em média de uma semana em cada um deles, serem colhidos elementos demonstrativos de suas precariedades, as quais devem ser muitas, considerando-se as que existem em Belém, a despeito de ser o lugar de maior desenvolvimento urbanístico do mesmo Estado.

Na quinta parte (Seção 6), com vistas à efetividade dos direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, demonstrar-se-á, sob a forma de propostas, a importância de o assunto ser tratado por meio de norma constitucional de aplicação imediata e eficácia plena, assim também de serem decisivos para aquele fim os recursos orçamentários, o plano diretor, os estímulos tributários, a criação de órgãos e a participação de organismos sociais, além do uso de instrumentos capazes de obter o provimento jurisdicional do Estado para a concretização daqueles direitos.

2 QUEM E QUANTAS SÃO AS PESSOAS COM NECESSIDADES ESPECIAIS

É básico, para o discernimento do tema, saber o significado do que se designa como pessoas com necessidades especiais, ou seja, o que são essas pessoas e o que as caracteriza, bem como o seu quantitativo estimado.

Realizar-se-á essa empreitada, para isso, alinhando definições acerca dessas pessoas e mostrando como são classificadas em documentos originados no patamar internacional, em instrumentos normativos nacionais e de acordo com o entendimento doutrinário. Isso permitirá ter a noção fundamental de quem são as referidas pessoas, em termos qualitativos.

Levando em conta as singularidades que lhes decorrem das deficiências ou incapacidades, colocando-as em situação de desvantagem em face das barreiras com que se deparam para movimentação no meio ambiente, far-se-á a análise das dificuldades existenciais enfrentadas pelas referidas pessoas, do tratamento cruel por que passaram historicamente e das dificuldades e estigmas a que estão sujeitas no convívio social, bem como suscitar-se-á que, apesar de suas diferenças naturais ou biológicas, devem ser tratadas com igualdade (material) em relação às que não tenham necessidades especiais. Além disso, serão abordadas, com ênfase à integração e à inclusão social, as formas mediante as quais pode ser chancelada a inserção social das referidas pessoas.

Demonstrar-se-á, em complemento a essa noção, quantas dessas pessoas existem nas 27 unidades federativas brasileiras e, particularmente, no Estado do Pará, com seus 143 municípios.

É o que se verá nas seções adiante.

2.1 DEFINIÇÕES BASEADAS NA DOCTRINA E NA LEI

A definição de quem são as pessoas que apresentam, entre suas características, algumas denominadas de necessidades especiais, não é tarefa muito fácil, tanto em face do contexto social, como do jurídico.

Enfrentando essa tarefa, vem logo a uma consideração inicial o cuidado de usar a expressão melhor designativa e menos carregada de resíduos preconceituosos ou discriminatórios para identificar aquela gama de pessoas.

Com efeito, a que melhor se afigura, nesses moldes, é a de **pessoas com necessidades especiais**. Abrange número maior de pessoas com algum tipo de limitação ou dificuldade, sem que uma ou outra se configure, exatamente, como deficiência, no que se albergam as pessoas com obesidade, os idosos e as mulheres grávidas, como explica Fávero (2004, p. 24).

Em virtude dessa abrangência, justifica-se a incorporação da referida expressão ao título da presente tese, cujo conteúdo não se limita a tratar dos problemas de acessibilidade e locomoção das pessoas com deficiência, mas também das que apresentam alguma incapacidade ou se defrontam em situação de desvantagem, isto é, abrangem as pessoas que sofrem de deficiência física, mental, sensorial, têm dificuldade de deambulação (andar, subir escadas, ver, ouvir etc.) ou enfrentam as adversidades conseqüentes do meio físico-estrutural inadequado, pois inclui os idosos, os fóbicos, os que têm as síndromes do pânico, da talidomida e da deficiência imunológica (AIDS), os obesos mórbidos e as mulheres grávidas, principalmente sendo esse estado de alta gravidade.

Outras expressões são alvo de comentários e críticas. No sentir de Cohen (1998, p. 930), a expressão “pessoa deficiente” reduziria, preconceitualmente, a pessoa à sua deficiência, o que não tem a mesma significação de ser acometida ou portadora de uma deficiência. Alude ao designativo “pessoa portadora de deficiência”, salientando que “caracteriza que a deficiência está na pessoa, mas não é a pessoa”, ao que agrega o comentário de Araújo (2003, p. 21) no sentido de que tal locução, “ressaltando o conceito de pessoa”, neutraliza o preconceito que, até há pouco tempo, consistia em reduzir a pessoa à sua deficiência. Aponta, todavia, a locução **pessoas**

portadoras de necessidades especiais como a que reuniria maior aceitação na área técnica (COHEN, 1998, p. 930).

Por sua vez, Fávero (2004, p. 21-24) sugere que a forma mais adequada seria “*peessoa com deficiência*”, pois a preposição **com** substituiria o adjetivo **portador** e deficiência não se traduz como imperfeição ou defeito, até porque “não se pode dizer que as pessoas sem deficiência são pessoas ... perfeitas”. Esclarece que, na época da elaboração da vigente Carta Magna do Brasil, para que fossem abandonados termos pejorativos, como surdo-mudo, aleijado, retardado, débil mental etc., buscou-se o uso de “*peessoa portadora de deficiência*”, para que a atenção fosse transferida da deficiência para a pessoa, mas sem sucesso, pois “o foco acabou ficando no ‘portador’, não chegou à *peessoa*”, e, além disso, não teve aceitação porque, segundo os movimentos sociais, “cai muito bem para coisas que a pessoa carrega e/ou pode deixar de lado, não para características físicas, sensoriais ou mentais do ser humano”, além do que esse termo “traz um peso freqüentemente associado a doenças”, quando serve, *v. g.*, para designar que alguém está portando um vírus, e, por isso, não é adequada a articulação do referido vocábulo com o de deficiência, pois esta não se confunde com doença.

Miranda (1969, p. 62) assim considera esses seres humanos: “Pessoas que, por faltas ou defeitos físicos ou psíquicos, ou por procedência anormal (nascidos, por exemplo, em meio perigoso) precisam de assistência”. Por seu turno, Oliveira (1981 apud ASSIS; PUSSOLI, 1992, p. 79) vê a pessoa com necessidades especiais sob a seguinte ótica: “Indivíduo com incapacidade parcial, o semiválido para o trabalho e para a atividade rotineira, o que apresenta diferenças pessoais de ordem mental nas primeiras fases do seu desenvolvimento”.

De sua perspectiva, Séguin (1999, p.16) considera que a pessoa com tal singularidade “é o indivíduo que apresente uma limitação física e/ou mental, real ou imaginária, que o desvie do modelo-padrão fixado pelo grupo social a que pertence, dificultando sua vida emocional e social”.

De seu posto, a Assembléia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) aprovou, em 09.12.1975, a Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes, que explicita que estas são as inidôneas para assegurarem, por si mesmas, total ou

parcialmente, as necessidades de uma vida individual ou social normal, em decorrência de uma deficiência, congênita ou não, que lhes atinja as capacidades físicas ou mentais.

No plano legislativo interno, a Lei Federal nº 10.098, de 19.12.2000, define-as como temporária ou permanentemente limitadas em sua capacidade de relacionamento com o meio ambiente e utilização do mesmo. Igualmente, com essas expressões, designa-as a Lei nº 8.068, de 28.05.2001, do Município de Belém.

2.2 CLASSIFICAÇÕES NORMATIVAS E DOUTRINÁRIAS

A Classificação Internacional de Deficiências, Incapacidades e Desvantagens (CIDID), de 1989, seguindo-se as explicações de Fávero (2004, p. 25-26),¹ se reporta a que **deficiência**, dividida em transitória ou permanente, decorre da “perda ou anormalidade” de natureza psicológica, fisiológica ou anatômica, ao lado do que a **incapacidade** aparece como restrição imposta pela deficiência, com um fator conseqüencial específico, como, *v. g.*, ficar alguém incapacitado de andar, subir escadas, ver e ouvir, bem como a **desvantagem** se configura como a situação na qual alguém se depara com a ausência de condições mesológicas.

A Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (CORDE), órgão do governo federal, também define essas singularidades: a deficiência, é

toda perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica [a incapacidade, é] toda restrição ou falta (devido a uma deficiência) da capacidade de realizar uma atividade na forma ou na medida que se considera normal a um ser humano [e a desvantagem] se constitui em uma situação desvantajosa para um determinado indivíduo, em conseqüência de uma deficiência ou de uma incapacidade, que limita ou impede o desempenho de um papel que é normal em seu caso (em função de idade, sexo e fatores sociais e culturais) (COHEN, 1998, p. 932-933).

¹ A autora procede ao cotejo entre deficiência, incapacidade e desvantagem: a primeira “é uma limitação significativa física, sensorial ou mental”; a segunda “é uma conseqüência da deficiência” e consiste em incapacidade para andar, subir escadas, ver, ouvir etc.; a terceira “é a situação em que fica a pessoa que tem deficiência por ausência de condições favoráveis do meio”.

Por sua vez, Cohen (1998, p. 933), as explicita, com exemplos: a “deficiência está ligada a possíveis seqüelas que restringiriam a execução de uma atividade: deficiência mental, deficiência visual, deficiência auditiva, deficiência física (paraplegia, tetraplegia, hemiplegia, paralisia etc.), deficiência psicológica, deficiência de linguagem etc.”.; a “incapacidade diz respeito a uma alteração em um órgão ou estrutura do corpo humano”, como a falta de um braço ou de uma perna, um padrão intelectual reduzido, perda de audição ou de visão, perda da capacidade motora etc.; a **desvantagem** se relaciona a óbices enfrentados pelas “pessoas portadoras de deficiência”, pois que, em consequência disso, não conseguem arranjar emprego, nem acesso à educação, por não poderem freqüentar a escola, menos ainda serem aceitas pela sociedade. Por isso, não comparecem a certos locais e, além de tudo, “pessoas que se locomovem em cadeira de rodas não conseguem usufruir das ruas de uma cidade por causa de obstáculos físicos encontrados para a sua livre circulação etc.”. Pelo seu desdobramento, como se verifica, essa singularidade engloba fatores físicos, culturais e sociais contrários à inclusão social das pessoas que possuam alguma deficiência ou incapacidade.

Anota-se que a Convenção Interamericana para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra a Pessoa Portadora de Deficiência utiliza o vocábulo **deficiência** com o significado de “restrição física, mental ou sensorial, de natureza permanente ou transitória, que limita a capacidade de exercer uma ou mais atividades essenciais da vida diária, causada ou agravada pelo ambiente econômico e social” (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1999).

Acerca da **desvantagem** que se opõe às pessoas com necessidades especiais, Fávero (2004, p. 28) exemplifica que ocorre a referida singularidade em escolas não adaptadas, arquitetônica e pedagogicamente, museus e outros espaços públicos não acessíveis, em cursos gratuitos voltados para a população carente que não atendem às mencionadas pessoas e nos casos de ausência de exemplares de livros didáticos vertidos para a linguagem Braille .

Vale registrar que o Decreto nº 3.298, de 20.12.1999, regulamento da Lei Federal nº 7.853, de 24.10.1989 (Política Nacional para a Integração da Pessoa

Portadora de Deficiência), distingue deficiência, deficiência permanente e incapacidade.

Considera como deficiência

toda perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica que gere incapacidade para o desempenho de atividade, dentro do padrão considerado normal para o ser humano; [como deficiência permanente] aquela que ocorreu ou se estabilizou durante um período de tempo suficiente para não permitir recuperação ou ter probabilidade de que se altere, apesar de novos tratamentos [e incapacidade a que repercute como] uma redução efetiva e acentuada da capacidade de integração social [situação existencial que, para ser superada, exige] equipamentos, adaptações, meios ou recursos especiais para que a pessoa portadora de deficiência possa receber ou transmitir informações necessárias ao seu bem-estar pessoal e ao desempenho de função ou atividade a ser exercida (BRASIL, 1999).

Atualmente, o Decreto nº 5.296, de 02.12.2004, art. 5º, § 1º, I e II, alterando aquele, considera como **pessoa portadora de deficiência** “a que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade” e se enquadra nas categorias de **deficiência física, auditiva, visual, mental e múltipla**, diferenciando-a da pessoa com **mobilidade reduzida**, que enuncia como

aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção (BRASIL, 2004).

O mesmo decreto explicita cada uma das referidas categorias nas quais enquadra a que considera *pessoa portadora de deficiência*, da seguinte maneira:

- a) deficiência física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;
- b) deficiência auditiva: perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz;
- c) deficiência visual: cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60º; ou a ocorrência de quaisquer das condições anteriores;
- d) deficiência mental: funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestações antes do dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: 1. comunicação; 2. cuidado pessoal; 3. habilidades sociais; 4. utilização dos recursos da comunidade; 5. saúde e segurança; 6. habilidades acadêmicas; 7. lazer; e 8. trabalho;

e) deficiência múltipla – associação de duas ou mais deficiências (BRASIL, 2004).

O Decreto nº 28.004/89, do município de São Paulo instituiu o Conselho Municipal da Pessoa Deficiente, compondo-o de membros com **cinco tipos de deficiência: deficiente físico, deficiente visual, deficiente auditivo, deficiente orgânico e deficiente mental.**

Por seu turno, o Conselho Estadual para Assuntos da Pessoa Deficiente de São Paulo (CEAPD) classifica, também, as pessoas com necessidades especiais, sob diversos matizes: **físico, visual, auditivo, mental, orgânico, múltiplo** e os que ficam com marcas da **hanseníase**.

Desse modo, enuncia como **deficientes físicos** os que têm algum tipo de paralisia, limitações do aparelho locomotor, amputações e malformações; como **deficientes visuais** os que sofrem com perdas visuais, parciais ou totais, das quais lhes decorre limitação no desempenho normal, mesmo após correção ótica ou cirúrgica; como **deficientes auditivos** os que sofrem de perda total ou parcial da audição; como **deficientes mentais** os que têm retardamento mental, em diversos níveis, avaliados por testes psicológicos, embora não se confundam com doentes mentais; como **deficientes orgânicos** os que carregam algum tipo de limitação causada por problemas orgânicos, como os talassêmicos, os diabéticos, os renais crônicos, os epiléticos; como **hansenianos** os que adquirem incapacidade ou deficiência como seqüela da hanseníase; e **deficientes múltiplos** os acometidos de várias deficiências.

Vale, ainda, registrar que, segundo Ribas (2003, p. 26), as deficiências, quanto ao tipo, se dividem em **físicas** (de origem **motora**: amputações e malformações ou seqüelas de vários tipos), **sensoriais** (deficiências **auditivas**, que são a surdez total ou parcial, e **visuais**, abrangendo a cegueira total ou parcial) e **mentais** (de vários graus e de origem pré, peri ou pós-natal). Quanto à origem, dividem-se em **pré-natal** (congenitas), **peri-natal** e **pós-natal**. A primeira destas ocorre nos três meses de gestação, durante os quais o embrião pode sofrer malformações causadas por doenças infecciosas da mãe (rubéola, toxoplasmose, sífilis, tireopatia) ou por ter ela ingerido drogas ou medicamentos contendo talidomida em sua composição, como aconteceu na década de 50, no século XX, quando foi atingido um número muito grande de crianças,

ou, ainda, porque, em razão de se terem expostos aos efeitos do Raio X, o pai sofreu malformações no espermatozóide ou a mãe no óvulo.

Ainda nessa fase inicial, o próprio feto, em razão de carga genética que lhe tenha sido transmitida hereditariamente, adquirindo gene deletério (degenerado) do pai ou da mãe, pode sofrer malformações, que serão capazes de lhe acarretar deficiências físicas, sensoriais ou mentais, isoladas ou em combinação (deficiências múltiplas), donde o nascimento de crianças com síndrome de *Down* (mongolismo), distrofia muscular progressiva, mielomeningocele, surdez, cegueira, hidrocefalia, microcefalia etc. (RIBAS, 2003, p. 27-28).

Segundo ainda esse autor, tanto a fase **peri-natal** como a **pós-natal** ensejam a ocorrência de deficiências adquiridas, resultantes de acidentes por ocasião do parto, do que são exemplos a paralisia cerebral e a epilepsia, bem como no trabalho, trazendo como conseqüência uma amputação ou uma doença grave acompanhada de alguma seqüela e, ainda, no trânsito, com o deslocamento de alguma vértebra da coluna vertebral, comprometendo a medula espinhal, causando a paraplegia ou a tetraplegia. Nas aludidas fases, aqueles três tipos de deficiência, quais sejam, a física, a sensorial e a mental, podem ter como causa **doenças infecciosas** como varíola, meningite, encefalite, sarampo, tracoma, poliomielite, hanseníase etc., desde que qualquer destas não seja devidamente tratada logo no início de suas manifestações em crianças e adultos. Na mesma esteira intercalam-se as **doenças não-infecciosas**, como a hipertensão, que pode derivar para o derrame e, conseqüentemente, a hemiplegia e as doenças das artérias, destas resultando em amputações (RIBAS, 2003, p. 28-29).

Sem embargo de toda essa tarefa classificatória, outras pessoas, por diversos outros fatores, se agrupam às que apresentam necessidades especiais.

Com efeito, são assim consideradas as pessoas idosas (SÉGUIN, 1999, p. 17), em virtude da diminuição de sua capacidade física, inclusive de deambulação, visual e auditiva. Sofrem as conseqüências do processo de envelhecimento, dentro dos ciclos vitais, causado por doenças degenerativas e que, por isso, comprometem o estado de independência funcional dessas pessoas, tornando-as dependentes, em diversos graus, “de algum auxílio em atividades instrumentais da vida diária (ir ao banco

receber a aposentadoria, p.ex.), até casos complexos de incapacidade física e intelectual” (GUIMARÃES, R., 1996, p. 386).

No núcleo das pessoas que têm necessidades especiais se inserem as que têm **obesidade patológica** ou **mórbida** que, assim, passam a ter limitações em sua mobilidade (SÉGUIN, 1999, p. 17). Releva salientar que o obeso é assim considerado, ou seja, alguém com as referidas necessidades, em razão de suas características físicas não o compatibilizarem com o padrão-modelo fixado pelo grupo social respectivo, pois a ergonomia se baseia em pessoas com peso normal ou abaixo disso. Isso, por exemplo, o faz carecedor de cadeiras mais resistentes e largas e mais espaço para se acomodar, de modo que uma atividade simples para outras pessoas para ele se torna complexa e complicada, tudo se constituindo em fatores que, inclusive, o tolhem de exercer a cidadania (SÉGUIN, 2002, p. 199)².

Pertencem, também, a esse núcleo as pessoas que sofrem da **síndrome da talidomida**, porque atingidas em sua estrutura somática, especialmente no aparelho locomotor, com limites de deambulação, e da **síndrome da deficiência imunológica** (AIDS), dada a fragilidade orgânica que, em muitos casos, as torna dependentes de ajuda para caminhar.

Nesse “grande número de pessoas portadoras de características especiais” se incluem as **mulheres grávidas**, por estarem em situação de desvantagem em relação ao meio físico (COHEN, 1998, p. 931).

Inserem-se, igualmente, nessa categoria de pessoas, as que padecem de *fobia* (*acrofobia* = medo de altura; *agorafobia* = medo de lugares abertos; *claustrofobia* = medo de lugares fechados) e da **síndrome do pânico**, que se manifestam em situações comezinhas (no trabalho, no carro etc.), sem aviso prévio, por meio do medo irracional e exagerado, sob a impulsão intensa de substâncias conhecidas como adrenalina, noradrenalina e acetilcolina, com transtornos no funcionamento do

² Em tal sentido é o significativo trecho da lavra da autora: “Se o deficiente é qualquer indivíduo que apresente uma limitação física ou/e mental, real ou imaginária, que o desvie do padrão-modelo fixado pelo grupo social a que pertence, dificultando sua vida emocional e social, o obeso pode ser considerado um portador de necessidades especiais. Ressalte-se que toda a ergonomia é baseada em pessoas com peso normal ou abaixo deste limite. As diferenças, tanto para mais quanto para menos, tornam-se barreiras que impedem a integração e o exercício da cidadania, posto que o obeso precisa, entre outras coisas, de cadeiras mais resistentes e largas, além de mais espaço para se acomodar. Uma atividade simples, para uma pessoa com peso médio, torna-se complexa e complicada para um gordo. A obesidade tende a transformar-se em desordem social e afetiva”.

cérebro, olhos, coração, pulmão e estômago, ocorrendo essas sintomatologias em lugares abertos, fechados ou altos (PAPAROUNIS, 2002), o que significa que acontecem em prédios de difícil acesso ou em logradouros públicos onde o ingresso ou a mobilidade se tornem inóspitos.

Em suma, as pessoas com necessidades especiais são as atingidas por deficiências ou incapacidades e se encontram em situação de desvantagem, em face das adversidades decorrentes de estruturas físico-ambientais e também aquelas cuja mobilidade é reduzida.

2.3 DIFERENCIAÇÃO ENTRE DEFICIÊNCIA E DOENÇA

A notória complexidade quanto às conceituações e classificações mediante as quais se procura desvendar o significado do ícone (tomando esse termo de empréstimo da linguagem cibernética) **pessoas com necessidades especiais** leva a que se tenha curiosidade acerca da dicotomia deficiência/doença, bem como se indague se essa categoria de seres humanos está ou não entremeada de distinções.

A primeira questão que agita essa curiosidade é a relacionada a saber se **deficiência** e **incapacidade** são conceitos idênticos ao de doença. A resposta que se amolda a essa perquirição é negativa, pois as pessoas acometidas dessas singularidades (deficiência e incapacidade) não são, exatamente, doentes. Em outras palavras: as pessoas com necessidades especiais não se enquadram no conceito de doentes. Bem verdade que existem exceções a essa regra.

Como demonstração disso, algumas situações merecem ser consideradas. É o que se faz extraindo exemplos da doutrina.

Com efeito, a poliomielite, embora sendo doença infecciosa, pode acarretar para o paciente a paralisia de seus membros, donde se conclui que, passada a fase da referida enfermidade, essa seqüela pode transformá-lo em pessoa com necessidade especial, porém, não será mais considerado doente por essa causa etiológica, podendo gozar, até, da mais perfeita saúde (RIBAS, 2003, p. 31).

Por outro prisma, pode haver simultaneidade entre doença e deficiência, mas em sendo eliminada aquela, poderá ou não resultar uma pessoa com necessidade

especial, vale dizer, com deficiência ou incapacidade. Ainda é nos c6rregos da doutrina que se encontra a possibilidade de se abeberar em exemplos capazes de elucidar essa quest6o. S6o oportunizados por Ribas (2003, p. 32-33). S6o os de **distrofia muscular progressiva** (tipo de doen7a muscular), que, al6m de incur6vel, atribui defici6ncia 6 pessoa, que assim ser6 tamb6m doente; de **hanseníase** que, se curada, traz a conseqü6ncia de deixar de ser doente a pessoa, embora adquira defici6ncia ou incapacidade; e o de **distúrbios cardiovasculares**, que, corrigidos ou eliminados por meio de cirurgia, ocasionam o desaparecimento da defici6ncia ou incapacidade.

Cabe, aqui, a observa76o de que, para haver incapacidade, uma doen7a deve causar restri76es de ordem f6sica, mental ou sensorial, transit6ria ou permanente, em algu6m, de modo a limitar-lhe o exerc6cio de atividades di6rias, o que n6o se confunde com o mau funcionamento org6nico, como ocorre com os rins, o cora76o e o pulm6o, e com o acometimento de miopia, de diabetes (enquanto n6o causar amputa76es), de hipertens6o arterial (sem causar acidentes cardiovasculares ou derrame com conseqüentes atrofias). Se assim o 6, muito menos se identifica nesses casos qualquer defici6ncia. Ao revés disso, h6 tend6ncia para que se caracterizem como defici6ncia a aus6ncia de 6rg6os ou a perda de funcionalidade da fala. S6o colhimentos do acervo doutrin6rio de F6vero (2004, p. 28-29).

2.4 NAS ETAPAS HISTÓRICAS

Longa e sacrificante, draconiana mesmo, tem sido a trajet6ria das pessoas com necessidades especiais, desde as mais remotas ra6zes da Hist6ria da humanidade.

Recuando no tempo, verifica-se que houve um per6odo no qual as pessoas adquiriram essas condi76es, sob o influxo do C6digo de Hamurabi, ao cominar-lhes, nos arts. 192 *usque* 226, penas que consistiam em mutila76es, quando incorressem em condutas que, 6quela 6poca, eram consideradas delitivas. Desse modo, seriam cortadas, amputadas ou arrancadas as seguintes partes de seus corpos: a l6ngua do filho adotivo que renegasse o pai ou a m6e que o criara, desde que, respectivamente, fossem funcion6rio do pal6cio ou sacerdotisa; a m6o do filho que batesse no pai ou de um barbeiro que rapasse a marca de um escravo, sem o consentimento de seu dono,

bem como a de um médico que, usando de escalpelo de bronze, em uma operação difícil, causasse a morte ou destruísse o olho de um homem livre; o olho de quem renegasse a condição de pai do funcionário do palácio ou de mãe da sacerdotisa que o houvesse criado e fosse para a casa do pai genético; o olho de um homem livre que destruísse o olho de um outro homem livre. Era a aplicação da Lei de Talião.

Por sua vez, o Código de Manu, em seu art. 612, cominava a pena de não poderem ser herdeiros os cegos, surdos de nascimento, loucos, idiotas, mudos e estropiados.

Em Esparta, por força de lei, as crianças recém-nascidas com deficiência ou deformidades eram logo eliminadas, sendo lançadas de um abismo chamado Taigeto, de mais 2.400 metros de altura (FONSECA, R., 1997, p. 136), e, em Atenas, também por previsão legal, as pessoas rotuladas de inúteis deveriam ser sacrificadas, quando essa cidade estivesse sitiada, para que as consideradas perfeitas tivessem maior chance de sobreviver.

Na Roma antiga, a Lei das XII Tábuas prescrevia que os patriarcas matassem seus filhos nascidos defeituosos e previa a imposição da Pena de Talião àquele que destruísse o membro de outrem e com o mesmo não transigisse.

O Alcorão, por seu turno, conquanto isentasse os deficientes visuais e do aparelho locomotor de participarem de guerra santa, previa o talião como sanção consistente na amputação da mão do ladrão ou ladra (ASSIS; PUSSOLI, 1992, p. 37).

Platão, em A República, suscitou a aplicação de medidas eugênicas como fortalecedoras da unidade do Estado, chegando a proclamar que os melhores homens e mulheres deveriam se unir com freqüência e seus filhos criados, porém, os defeituosos e as defeituosas deveriam evitar a união, ou mais raramente, deveriam fazê-lo, além do que os seus filhos não deveriam ser criados, assim como as crianças defeituosas deveriam ser abandonadas para que morressem (ASSIS; PUSSOLI, 1992, p. 35). Diz-se que esse filósofo teria se inspirado naquela lei espartana. Aliás, pode-se dizer que ele mesmo sofreu discriminação, porque, sendo Aristoclés seu verdadeiro nome, em homenagem ao avô, recebeu o epíteto de Platão, porque seus ombros e frente eram desproporcionais e sua voz fraca (RIBEIRO, 1999, p. 82).

O povo hebreu concebia a deficiência física ou sensorial das pessoas como um castigo de Deus e, além disso, não permitia que participassem da direção dos ofícios religiosos (FONSECA, R., 1997, p. 136), enquanto que, na Índia antiga, os doentes incuráveis e os deficientes, com a boca e o nariz vedados, eram lançados ao rio Ganges (SÉGUIN, 1999, p. 19).

A eliminação de velhos e doentes incuráveis foi usada por seus próprios familiares, até o ano 1.600, na Suécia, como noticia Césare Lombroso, e mais recentemente, na Segunda Guerra Mundial, houve prática de eutanásia, sendo vítimas doentes mentais incuráveis, tendo os professores de psiquiatria desenhado a primeira câmara de gás, para que os hospícios fossem esvaziados (SÉGUIN, 1999, p. 20).

O intenso sofrimento pelo qual, historicamente, passaram as pessoas com necessidades especiais foi temporizado por algumas manifestações que os reconheceram como seres merecedores de tratamento digno de integrantes da humanidade. Não foram, entretanto, suficientes para elidir todo o aniquilamento moral e social que se lhes impingiu, desde os tempos mais remotos. Recrudescer, ainda que subliminarmente, o estigma social de que são pessoas inferiores e fadadas à marginalização, máxime, em uma época em que se cultivava a escultura anatômica, com frequência às academias, até mesmo com aperfeiçoamento corporal para exploração comercial e aparecimento na mídia, como é marcante nos dias atuais. Contudo, não se pode deixar de reconhecer que a conscientização acerca dos valores das pessoas com condições especiais se vem tornando realidade palpável, no transcorrer de algumas etapas menos recuadas da História, sem se perder de vista que, antes disso, houve alguns vestígios leves da transformação da mentalidade em tal sentido.

Com efeito, segundo relata R. Fonseca (1997, p. 136), tem-se a revelação de que os hindus respeitavam a condição diferenciada dos cognominados deficientes visuais ou cegos, por os conceberem como dotados de sensibilidade mais aguçada, aceitando-lhes o ingresso nos ofícios religiosos. Adotaram, desse modo, postura oposta à dos hebreus.

Ao lado desse informe histórico, tem-se o de que, inspirados em Aristóteles, os atenienses e, por influência destes, os romanos adotaram um sistema para o qual havia contribuição social para a manutenção dos heróis de guerra que adquirissem

deficiências tendo, inclusive, esses dois povos repensado sobre se essa seria a melhor maneira de protegê-los, isto é, mediante o assistencialismo, ou, se mais adequado, seria readaptá-los para o trabalho. Esse espírito assistencialista se potencializou, na Idade Média, época em que, sob a influência do cristianismo, os senhores feudais chegaram a manter casas de assistência a indivíduos acometidos de deficiências ou de incapacidades, ao que sobreveio a idéia de que estes deveriam ser engajados no sistema de produção ou assistidos mediante contribuição compulsória da sociedade, registrando-se que, na França, em 1547, no império de Henrique II, instituiu-se a coleta de taxas para custeio de assistência social obrigatória aos portadores de deficiência e, mais tarde, na Inglaterra, em 1723, se fundou a *Work House*, destinada a proporcionar-lhes trabalho, embora essa meta tenha sido frustrada, porque foram alijados pelos pobres, ao ocuparem aquela casa (FONSECA, R., 1997, p. 136).

O Renascimento, ensejando que fossem mais cientificamente percebidas em suas virtudes profissionalizantes, fortaleceu a perspectiva de integração social dessas pessoas, havendo, inclusive, a edição de leis, prevendo a utilização dessas suas potencialidades, fazendo com que deixassem de ser enxergadas sob a pieguice do assistencialismo (FONSECA, R., 1997, p. 136). Mais proximamente, denota-se um significativo avanço na percepção social de que, desde que contem com instrumentais adequados, se podem condicionar a superar suas limitações e revelar capacidade participativa no contexto sócio-econômico.

Verifica-se essa tendência social, por intermédio de manifestação da criatividade e da invenção, ainda na Idade Moderna, desde 1789, quando surgiram a cadeira de rodas, bengalas, bastões, muletas, coletes, próteses e macas, bem como, no século XX, veículos adaptados e outros adjutórios, para facultar às pessoas com necessidades especiais alguns meios de acesso e locomoção, ensejando-lhes sair das clausuras ditadas por suas precariedades orgânicas (FONSECA, R., 1997, p. 136).

Como aspectos relevantes da tecnologia voltada à auto-superação de deficiências, para que seus portadores as sublimem, durante a vida, destacam-se a implantação do método de leitura e escrita inventado por Louis Braille, para a inserção social dos que sofrem de limitação ou são desprovidos de visão (FONSECA, R., 1997, p. 136). Ajunte-se, nessa linha, as invenções mais modernas, como os aparelhos de

audição. Na atualidade, são exemplos as modernas escadas rolantes, como as existentes no Aeroporto Internacional de Belém e as recentemente implantadas no elevado onde fica o Cristo Redentor, no Estado do Rio de Janeiro.

2.5 DIANTE DAS DIFICULDADES ENFRENTADAS NA CONVIVÊNCIA SOCIAL

O portador de necessidades especiais enfrenta, no decorrer de sua existência, numerosas dificuldades, o que lhe rende muito sofrimento, angústia e sentimento de impotência para superá-las, o que se tem agravado diante da apatia e da discriminação impingida pela sociedade.

As dificuldades que servem de adversidade existencial a pessoas dessa estirpe se relacionam às mais essenciais funções orgânicas de um ser humano, quais sejam, as de ouvir, enxergar, falar, gesticular, manusear e andar, bem como a função mental.

Os indivíduos privados desses dotes que caracterizam a espécie humana têm, só por essa situação, motivos suficientes para se verem colocados em uma redoma de muito sofrimento, que experimentam mediante sua sensibilidade, como acontece aos que não podem se valer dos sentidos da audição e da visão, nem da fala, muito menos do aparelho locomotor. Os que lhe estão ligados por alguma forma de afeto também se contagiam desse sofrimento, principalmente, quando são seus pais, filhos e irmãos.

Aí se incluem, também, os que têm acometida a função mental, como se intui mais claramente quanto àqueles em que é comprometida em menor ou médio grau, embora não se possam excluir dessa redoma os que são atingidos por maior grau de comprometimento dessa faculdade orgânica, pois, ainda que desprovidos de percepção acerca desse estado, sua situação pessoal traz consternação aos que são afetivamente caros.

Ademais, não escapam a esse círculo os que padecem de sérios problemas de natureza psicológica, como os que, *v.g.*, sofrem da síndrome de pânico.

Todo esse sofrimento, analisado sob o prisma da nosologia das funções do corpo humano, das suas funções, é assim constatável.

Por outro lado, se for mensurado esse sofrimento, sob o ângulo da convivência social e das aspirações dessas pessoas, o seu dimensionamento se agiganta, porque enfrentam dificuldades inúmeras, as quais têm como matriz a desigualdade imposta pelo contexto social, como reflexo das inviabilidades de suas mezinhas aspirações, tais como as de estudar, trabalhar e divertir-se, porque não conseguem ter acesso e deslocamento a lugares públicos e privados.

Arriscando fazer uma introspecção mais aprofundada do assunto e voltando o pensamento àquele primeiro prisma, o da convivência social, é razoável afirmar que cada um de nós pode inferir em que oceano de aflições se debatem as pessoas com necessidades especiais.

Em uma primeira imagem, para isso perceber, é bastante que se mentalize a dicotomia entre os seres humanos cujos órgãos, funções e sentidos estão em total atividade e os seres humanos cujos organismos não são contemplados com essa plenitude de funcionalidade, porque se apresentam desprovidos de algum órgão, função ou sentido ou, mesmo os tendo na composição físico-corpórea, não os podem usar, por seu precário funcionamento ou não-funcionalidade.

Não há exigência de grande exercício de inteligência para compreender essa diferença, nem para assimilar que esta representa um fator primordial na identificação do modo de vida dessas pessoas, pois aquelas estão condicionadas, pela própria funcionalidade orgânica que lhes é favorável, a superar as dificuldades inerentes ao simples ato de existir e conviver em sociedade, enquanto que as outras, por não usufruírem desse favorecimento, que lhes seria oriundo da própria constituição somática e psíquica, estão menos apetrechadas ou sem os petrechos suficientes para, no mínimo, enfrentar essas dificuldades.

Basta, enfim, que se compare uma pessoa que entenda o mundo circundante, enxergue, ouça, articule as palavras, ande, sente e levante-se com uma que não tenha capacidade para esse entendimento, não enxergue, não ouça, não articule as palavras, não ande, não se sente ou levante. A partir dessa diferenciação, por mais supérflua que possa se afigurar, decorre a vida menos sofrida para aquelas e mais sofrida para estas pessoas.

Conhecida essa primeira imagem e, buscando interpretar matizes mais fortes desse quadro, agora, em um rápido lance de alteridade, ou de empatia, pode-se avaliar o íntimo destas últimas, por não disporem do que seria a potencialidade de seus organismos para verem o mundo em sua volta, mesmo aqui reduzido ao mínimo universo de um quarto, de uma sala, de uma casa, de uma rua, ou de olhar nos olhos ou enxergar as fisionomias de seus semelhantes, principalmente de seus pais, irmãos e parentes mais chegados; ou ainda de não ouvirem os arruídos ou sons que preenchem o mundo, menos ainda os sons que elas mesmas emitem ou o que lhe dizem os que estão em sua proximidade, no dia-a-dia ou, ainda, de não poderem estabelecer comunicação verbal com as outras pessoas.

Com o mesmo espírito de alteridade, imagine-se o desencanto existencial de quem, percebendo o mundo, por ter capacidade mental e, apesar de enxergar, ouvir e falar, não consegue se mobilizar, de maneira autônoma, ficando, portanto, tolhido de usar as próprias pernas ou os braços ou aquelas e estes, enfim, o aparelho locomotor, deixando de participar de maior convivência na sociedade, minimizando-se a núcleos restritos de pessoas.

Imagine-se, ainda, o isolamento e a solidão das pessoas que reúnem todas essas adversidades orgânicas, como os portadores de múltiplas deficiências.

Toda essa gama de pessoas que, no Brasil, são 24.600.255 (vinte e quatro milhões, seiscentos mil e duzentos e cinqüenta e cinco), segundo estimativa do Censo 2000, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), vive ou sobrevive ilhada neste país de imensidão continental. Sujeitam-se a essa situação como decorrência do estigma social tão arraigado, de que seriam hipo-indivíduos, para os quais o destino foi fatal, ou madrastra a sorte, devendo ser conformados com essa pré-destinação, o que os coloca em condição de inferioridade, de acordo com a ótica social mais conservadora e, conseqüentemente, pouco ou nada devem pretender na vida em sociedade. Se forem favorecidos, economicamente, pela família a que pertençam, poderão ter uma existência mais confortável, embora pouco participativa; se desvalidos economicamente, restar-lhes-á a mendicância. São, a uma visão apriorística da sociedade, pessoas inúteis. Assim tem sido pelos anos e séculos a fio.

Isso se deve aos valores culturais que definem, convencionalmente, o indivíduo normal e estigmatizam os que fogem a esse padrão, excluindo-os da sociedade ou relegando-os à segregação (RIBAS, 2003, p. 16). O estigma manifestado (no mínimo, por piedade, repulsa, indiferença ou nojo), dessa maneira, pela sociedade é mais grave que o próprio sentimento íntimo experimentado por essas pessoas, independentemente até da sua baixa estima (autopiedade, auto-repulsa, autonegação), quando introjetam as normas culturais que distinguem as pessoas cognominadas de “deficientes” e as “não-deficientes”³.

Não é desmesurada a asserção de que esse estigma é um derivativo do convencionalismo que impera na sociedade, como um axioma do que professava Protágoras de que “o homem é a medida de todas as coisas: para as que são, medida de seu ser; para as que não são, medida de seu não ser”⁴, por isso que dita as convenções sociais, a partir do que sua razão estabelece como verdades. Debaixo dessas convenções, o que é normal ou anormal para uns não o é para outros, o que é deficiência ou não-deficiência para uns é visto, fenomenicamente, de modo diverso por outrem. Assim a diferença, de fundo biológico, de uma pessoa é resultado de convenção social.

O mais importante é a sociedade aprender a conviver com o que entende por diferente. Na extensão desse raciocínio, portanto, deve a sociedade preparar-se para essa convivência, por ser frutificada do convencionalismo que ela mesma cultua.

Ao abraçar esse convencionalismo, esquece a sociedade de que Platão, por sua vez, exclamou, em refutação à idéia de Protágoras: “É Deus que seria para nós, no mais alto grau, a medida de todas as coisas; Ele, antes que, segundo entendo, este ou aquele homem, como pretendem alguns” (COMPARATO, 1998, p. 73). Daí se concluir que, na esteira desse convencionalismo, não se justifica a discriminação imposta às pessoas com necessidades especiais pela sociedade, pois a percepção que se tem de existirem pessoas normais e anormais, perfeitas e imperfeitas, é fruto de uma medida ou compreensão da realidade que cada homem tem em seu interior, porém, escapa ao

³ Conforme as ilações tiradas da explanação do mesmo doutrinador sobre o estigma social em torno das pessoas com necessidades especiais e o reflexo decorrente para as mesmas a partir de quando se percebem diferentes e internalizam as noções socioculturais que distinguem entre deficientes e não deficientes (RIBAS, 2003, p. 55 e 65).

⁴ Essa frase é atribuída a Protágoras, constando de sua obra A verdade, segundo Comparato (1998, p. 73).

que está além e fora dessa medida, pois, nesse âmbito, existe outra dimensão bem mais ampla, a qual é capaz de direcionar as formas que devem compor essa realidade, que comporta seres com dois braços e duas pernas e outros somente com um braço ou uma perna; dois olhos ou um só; membros e órgãos que funcionam totalmente, em muitos seres, mas parcialmente ou sem nenhuma funcionalidade em outros; alguns com inteiro funcionamento do cérebro e da mente, enquanto que outros com menor funcionamento dessa parte do corpo e dessa faculdade.

De outra banda, mediante análise meramente positivista, há concluir que essas pessoas são assim subjugadas, porque a isonomia formal, proclamada constitucionalmente, não se materializa em relação a elas. Essa igualdade se encerra no plano abstrato de sua concepção. Concretamente, interferem para desqualificar essa igualdade aqueles estigmas da sociedade.

Em decorrência de serem diferentes, portanto, pagam um tributo muito alto, que tem como *quantum* a sua segregação social. Esta lhes é imposta, vale ressaltar, pelo fato de serem “portadoras de deficiências”, o que se estende a todos os setores da vida, nos quais precisam buscar instrumentais de existência, tais como o estudo, a escolarização, o trabalho, ou mesmo, o lazer. Essa segregação decorre, também, da falta ou dificuldade de acesso e locomoção a ambientes e lugares onde possam obter esses meios de enfrentar a realidade existencial.

Aliás, por lhes faltarem acesso e locomoção, esses seres humanos têm esbarrado, não raramente, no paradoxo de não poderem chegar até os lugares destinados ao estudo e escolarização, porque se defrontam com os obstáculos arquitetônicos e a ausência de transporte coletivo adequado a que se locomovam aos referidos lugares. Daí, sem a preparação educacional ou técnica minimamente necessária, ficam, já por isso, fora do mercado de trabalho. Ou ainda que não se defrontem com aqueles antagonismos arquitetônicos ou de locomoção até os locais onde estão sediadas as escolas, mesmo assim lhes é afunilado, estreitado ou vedado o ingresso no referido mercado, porque os lugares onde são ofertadas as atividades não lhes proporcionam o acesso, ou os meios de locomoção coletiva não são adequados a transportar pessoas com necessidades especiais, principalmente quando não dispõem dos recursos financeiros básicos à aquisição de veículo particular, nem assim contando

com as isenções tributárias contempladas em legislação específica, na qual se inclui a Lei Federal nº 8.989, de 24.02.1995, com as alterações que lhe foram introduzidas pelas Leis nºs 10.690, de 16.06.2003, e 10.754, de 31.10.2003, que dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), em favor das pessoas com aquelas características.

Vislumbrando a questão sob essa perspectiva, importante é refletir que, no decorrer dos tempos, têm os paraplégicos, hemiplégicos e deficientes visuais, por exemplo, uma angustiante vida, no árduo enfrentamento às adversidades decorrentes da técnica empregada na construção de prédios que não lhes oferecem acesso e, em consequência, sofrem tolhimento na busca de existência digna, pois, ao que tudo indica, os artífices dessas obras incorporam a concepção ancestral de que somente as pessoas dotadas de perfeição física e mental, psíquica ou psicológica, gozam do direito de ingressar nessas edificações. Do mesmo modo, os veículos automotores são industrializados, ao que parece, sob o influxo dessa concepção, pois muito pouco se tem pensado na adaptação desses meios de locomoção, para que proporcionem serventia proporcional às necessidades das referidas pessoas.

O quadro que assim resta pintado, com cores dantescas, vem atravessando os tempos e os séculos, sendo olvidadas as pessoas que, por qualquer deficiência ou incapacidade orgânica, sofrem limitações, embora se procure amenizá-lo, o que é um rasgo de compreensão mais recente da humanidade, quando se pensa em alternativas que ajudem esses seres humanos.

No âmbito jurídico, são enfoques de normas internacionais. No Brasil, estão protegidas por uma legislação que, como lastro específico, determina a observância de certas regras técnicas na construção de imóveis, prescrevendo que tenham escadas com corrimões, rampas, elevadores com dimensões adequadas e, também, na preparação de veículos automotores. Embriona-se essa legislação interna na Constituição Federal, em seus arts. 227, § 2º, e 244, que prevêem a elaboração de leis infraconstitucionais sobre a construção de edifícios de uso público e a fabricação de veículos de transporte coletivo, bem assim a adaptação tanto daqueles quanto destes, para que aos mesmos tenham acesso adequado as pessoas com necessidades especiais.

Apesar disso, a problemática persiste, pois essa gama de pessoas vive lutando para ter plenamente reconhecido o seu direito a uma existência mais digna, como resultado da eliminação de barreiras arquitetônicas e da preparação ou adaptação de veículos. Não que isso seja tudo de que necessitem e tudo a que aspirem, como todo ser humano, pois têm outros objetivos a palmilhar em suas vidas. Notoriamente, porém, o ingresso, circulação e saída de qualquer edifício de uso público e a locomoção a qualquer lugar se constituem em prioridade de incomensurável amplitude para essas pessoas, para terem atuação social. Se os obtiverem, terão muito maiores chances de freqüentar a escola, participar do mercado de trabalho e do desenvolvimento da nação e da humanidade. Essas pessoas serão contempladas com melhoria na qualidade de vida.

Aquilata-se, conseqüentemente, que mais do que obter o reconhecimento desses seus direitos, os de acessibilidade e locomoção, lutam para vê-los concretizados, isto é, para que, a partir desse reconhecimento, como direitos humanos, se lhes materialize a inclusão na sociedade. Essas aspirações se colocam sob o entendimento, expresso por Bobbio (1992, p. 24-25) de que, em sede de direitos humanos, o mais fundamental é protegê-los, menos que os justificar ou fundamentar.

2.6 DIANTE DAS CONSEQÜÊNCIAS DOS ESTIGMAS SOCIAIS

No mundo que se pretenderia ideal, não deveria haver o sentimento discriminatório e os estigmas que tanto distanciam as pessoas no convívio social e as ferem em seus íntimos. Parte-se, para assim deduzir, da premissa de que não existem, a rigor, pessoas perfeitas e imperfeitas, normais ou anormais, deficientes ou não-deficientes, incapacitadas ou capacitadas (não-incapacitadas) ou em situação de desvantagem ou de vantagem. Isto porque, ainda que menos acometidas de vicissitudes em suas estruturas físico-corpóreas ou corpóreo-psíquicas, as pessoas não se podem classificar como dotadas de perfeição no estrito significado do termo, pois que se lhes nota alguma característica que se considere defectível. Em suma, todos os seres humanos apresentam alguma limitação, dependendo do grau mediante o qual esta se regule. Esse pensamento encontra simetria com o que enuncia Ribas, (2003, p.

11) quando, a propósito de comparação entre os chamados perfeitos e os deficientes, assim indaga: “grande parte de todos nós é em maior ou menor grau deficiente?”. Responde, então, sentencioso que “muitos de nós são portadores de algum tipo de lesão, míopes diabéticos, hipertensos, têm altura ou peso não considerados adequados, possuem algum tipo de disfunção orgânica etc”.

Não se podem negar as diferenciações entre as pessoas, no tocante à epiderme, olhos, altura e outros atributos físicos e mesmo mentais ou intelectuais. Isso no conjunto universal dos seres humanos. Isso dentro de uma “realidade natural”, na qual “nós homens não somos fisicamente todos iguais”, como afirma Ribas (2003, p. 12-13), que ainda frisa: “Somos todos homens, porém diversos. Fisicamente temos, portanto, características diferentes uns dos outros”. A isso acrescenta: “As pessoas deficientes talvez sejam um pouco mais diferentes, já que podem possuir sinais ou seqüelas mais notáveis”. Cotejando essa realidade com a “realidade social”, reconhece que esta é, também, diversa, porque “nós homens não somos também socialmente todos iguais”, mas enfatiza que “não podemos meramente transpor a realidade natural para a realidade social” (RIBAS, 2003, p.13).

Impende concluir, a partir disso, que não é pura e simplesmente porque, na inserção natural, regida pelas leis da Biologia, sejam legatárias de diferenças orgânicas, vale dizer, alcançadas pela hereditariedade genética ou dimorfismo dela derivado, ou mesmo que, ao desafio ou por imperativo dessas leis, adquiram seqüelas nas funções orgânicas, mentais ou psíquicas, tornando-se diferentes ou um pouco mais diferentes que os outros integrantes da espécie humana, devam as pessoas ser postergadas no exercício de direitos que para todos são reflexos de necessidades iguais, tais como o de acessibilidade e locomoção.

O que faz com que as pessoas sejam tratadas diferencialmente são as diferenças sociais valorativas, calcadas nos valores culturais da sociedade. Não se perca de vista, a propósito, que as pessoas são consideradas diferentes socialmente como resultado de uma construção social, com suporte nesses valores, em contraponto à convicção de que todas seriam socialmente iguais.

Pode-se asseverar, de permeio, que o que coloca as pessoas com necessidades especiais em posição submissa não são as diferenças biológicas, da realidade natural, mas as diferenças sociais valorativas.

Ancorada nessas interpretações⁵ do fenômeno que envolve as pessoas é a conclusão de que as diferenças sociais valorativas, filtradas nos valores culturais, e não necessariamente as diferenciações naturais ou biológicas e sociais, são os fatores decisivos para o alijamento e a exclusão das pessoas rotuladas de diferentes, características das que têm deficiências, incapacidades ou enfrentam desvantagens decorrentes do ambiente físico. Incrusta-se, aqui, claramente, o estigma social que atinge essas pessoas.

Assim ocorre porque o estigma é uma característica, tal como um defeito físico, incapacidade ou doença mental, a qual conta com avaliação negativa no meio da sociedade ou, pelo menos, por um grande número de pessoas (HASTORF; SCHNEIDER; POLEFKA, 1973, p. 36 apud BRITO FILHO, 2002, p. 38-39). Essa avaliação negativa se baseia em uma característica real, uma deficiência física, incapacidade ou doença mental que se nota ou aparece em uma pessoa⁶.

Na companhia de Goffman (1988, p. 14), pode-se afirmar que o estigma decorre das “abominações do corpo”, estas representadas pelas várias deformidades físicas.

No que pese esse estigma brotado da sociedade, as pessoas não são frutos espúrios da natureza, nem assim devem ser consideradas ao apresentarem deficiências, incapacidades ou se tornarem passivas das desvantagens resultantes do ambiente físico-estrutural, de acordo com a linguagem técnica que assim as classifica, pois são entes humanos e, por isso, dotados de dignidade. Além disso, conquanto sejam singularizadas por diferenças ou por um pouco mais de diferença, em relação óbvia aos que se consideram não serem delas possuidores ou que as possuam em menor grau, não perdem a aspiração de viver, com todas as conseqüências desse ato, e de levarem a existência de modo digno.

⁵ Interpretações subsidiadas nas incursões doutrinárias de Ribas (2003, p. 12, 14 e 23).

⁶ Conforme está explicitado em nota de rodapé (59) por Brito Filho (2002, p.38-39).

A sociedade entende que essas pessoas, por serem diferentes, são inúteis e incapazes de participar de todas as atividades que as demais pessoas exercem. Acha que estas monopolizam tais atividades ou que, com exclusividade, podem exercê-las. Daí que, como resultado de toda a carga de estigmas lançada contra as pessoas que apresentem diferenças, a estas nega a oportunidade de participar da vida social e econômica, sobretudo, relegando-as ao ostracismo e à segregação. Em suma, entende que se devem recolher, viver escondidas e, até, de maneira vegetativa, como se não fossem seres humanos. Deriva desse pensamento que as estruturas físicas e ambientais não as devem favorecer, mas somente as pessoas que não tenham deficiências ou incapacidades, nem se sintam em situações de desvantagem por força dessas singularidades. Conseqüentemente, esses estigmas são expressos por meio de posturas que fazem com que, por exemplo, o calçamento seja desnivelado e obrigue um cadeirante a disputar, arriscadamente, o leito carroçável com veículos automotores, e os elevadores e os ônibus não lhes ofereçam acesso, bem como as escadas sejam íngremes e sem corrimãos. Assim, essas pessoas são afastadas do convívio social, da escola e da participação no mercado de trabalho, pois os prédios onde funcionam essas atividades são fisicamente inacessíveis, bem como os meios de transporte para que cheguem a esses locais.

Repercutindo, desse modo, em detrimento dessas pessoas diferentes, quais sejam, as pessoas com necessidades especiais, sem que lhes seja dada a oportunidade de acesso e locomoção em igualdade com as outras pessoas, consideradas normais ou perfeitas, os estigmas sociais levam a sociedade a olvidar da máxima aristotélica de que a igualdade consiste em tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais de acordo com suas desigualdades.

Nutrida nos estigmas que desfecha contra as pessoas diferentes ou com necessidades especiais, a sociedade se abstém, lamentavelmente, de pensar de acordo com Weber (apud COHEN, 1998, p. 929), que instiga se faça reflexão acerca da potencialidade daquelas, quando peremptoriamente afirma que “nenhuma pessoa é deficiente em termos absolutos, mas em certas situações particulares, face a tarefas dadas”.

Em respeito ao grau de potencialidade de cada uma dessas pessoas, é mister que se lhes dê oportunidade. Para isso, levem-se em conta os exemplos daqueles seres humanos que, “demonstrando a adaptabilidade humana às adversidades, desde que se viabilizem meios para tanto”, superaram suas limitações: o compositor Ludwig Van Bethoven (deficiência auditiva); o escritor português Antônio Feliciano de Castilho (deficiência visual); o escultor brasileiro Antônio Francisco Lisboa, o Aleijadinho, que tinha mutilações físicas; a escritora norte-americana Helen Keller (deficiência visual) (FONSECA, R., 1997, p. 135-139); o estadista Franklin Delano Roosevelt, que, apesar de ter sido acometido de poliomielite, em 1921, ficando parcialmente paraplégico, foi eleito governador de Nova York, em 1928, e quatro vezes presidente dos Estados Unidos, nas campanhas de 1932, 1936, 1940 e 1944 (JENKINS, 2005, p. 9); o jornalista Francisco de Assis Chateaubriand Bandeira de Melo, que, com seqüelas de uma trombose dupla, aos 67 anos de idade, escrevia seus artigos, acionando com o dedo indicador a máquina elétrica cujo teclado foi adaptado, para isso ficando com o braço esquerdo suspenso por um sistema de correias e roldanas que saíam de trás de uma cadeira de rodas e se estendiam como um varal sobre sua cabeça (MORAIS, 1994, p. 630); o cientista Stephen William Hawking, doutor em Física que, desde 1963, sofre de esclerose amiotrófica lateral, distúrbio degenerativo do sistema nervoso que destrói o controle sobre os músculos, embora as faculdades mentais se mantenham íntegras, o que o obriga a viver, desde 1980, em uma cadeira de rodas, tendo já utilizado um sintetizador de voz, para se expressar, e um computador, por meio do qual conseguiu digitar apenas 10 (dez) palavras por minuto, em razão dos mínimos movimentos de seus dedos, porém, mesmo nessas circunstâncias, produziu, desde 1973 a 2001, várias obras, dentre as quais os *best-sellers* Breve História do Tempo, Buracos Negros e Universos Bebês e O Universo numa Casca de Noz e, ainda, desenvolveu a Teoria Inflacionária, mediante a qual propõe que existem múltiplos universos ligados pelos chamados “buracos de minhoca”, pequenas flutuações quânticas no contínuo tempo-espaço (YENNE, 2002, p. 227-228); o ator Christopher Reeve⁷, que, em um acidente, teve transeccionada a segunda

⁷ Tornou-se um “defensor da causa dos deficientes”, lutando, inclusive, a favor da liberação de recursos financeiros para a pesquisa acerca da clonagem terapêutica, ou seja, com células-tronco embrionárias humanas, mediante o uso de embriões excedentes em clínicas de fertilização *in vitro*, como meio de curar doenças (Alzheimer, Parkinson,

vértebra cervical, tornando-se quadriplégico, porém, assim mesmo, foi *chairman* da Christopher Reeve Paralysis Foundation (CRPF) e vice-*chairman* da National Organization on Disability, além de ter proferido palestras e defendido as pesquisas relacionadas à clonagem terapêutica (células-tronco) (REEVE, 2003); a atriz brasileira Lílian Taulib que, aos 16 anos, teve amputada a perna direita, em decorrência de câncer muscular e, apesar disso, viveu, no filme “Crime Delicado”, a personagem Inês, estuda cinema, quer trabalhar em outro filme e pretende fazer teatro e novela, além de objetivar a publicação de um livro de poesias e a gravação de um CD (VALLE, 2006, p. 10).

Há que ser concludente: em contraponto à gama de estigmas sociais que, em função de valorizarem mais as pessoas que não apresentam deficiências, incapacidades e não se deparam com desvantagens, tendem a banir as pessoas com necessidades especiais, estas, por possuírem potencialidades, merecem que, inclusive, mediante prestação positiva do Estado e apoio da sociedade em geral, lhes sejam desobstruídos os caminhos, como resultado de política pública e arregimentação das forças econômicas privadas voltadas para a eliminação de barreiras arquitetônicas ou adaptação dos lugares de frequência pública e dos meios de transporte coletivo.

2.7 MEDIANTE A IGUALIZAÇÃO DE DIREITOS

Apesar das diferenças de fundo biológico ou natural que, como se demonstrou, existem entre as pessoas, deve haver igualização de direitos entre as que sejam e as que não sejam portadoras de necessidades especiais, no tocante à acessibilidade e locomoção. Essa é uma verdade que, imperiosamente, deve ser assimilada pela sociedade.

Serve de base para essa igualização a prédica de Aristóteles de que a igualdade consiste em tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na proporção de suas desigualdades. Então, os integrantes da categoria dos que **não têm necessidades especiais** devem receber o tratamento condizente com suas condições

lesão cerebral, derrame, esclerose múltipla, esclerose lateral amiotrófica etc.) em antagonismo ao governo, que a proibiu nos Estados Unidos.

herdadas ou adquiridas dentro da realidade biológica, enquanto que os integrantes da categoria dos que **têm essas necessidades** devem ser destinatários do tratamento exigido por essas singularidades, de acordo com o grau das mesmas, ou seja, lhes deve ser disponibilizado o mínimo de condições ou estas em nível suficiente, para que enfrentem as adversidades do meio físico-estrutural. Por outro modo de dizer, as pessoas que **não têm deficiências** ou **incapacidades** devem ser tratadas de acordo com essas suas peculiaridades, porque não estão impedidas de enfrentar aquelas adversidades. Já as pessoas que se vêem em situação de desvantagem, no meio ambiente, em razão de não poderem vencer essas adversidades, porque herdaram ou adquiriram deficiências ou incapacidades, de acordo com as leis ou ditames da realidade biológica, devem ser alvo de tratamento compatível com essas suas singularidades.

O fato de, sob perspectiva de uma realidade biológica, existirem pessoas que apresentam diferenciações não é pressuposto suficiente para que sejam as mesmas banidas da sociedade ou não ajudadas por esta a superarem os efeitos decorrentes das referidas diferenças, pois, como salienta Torres (2000, p. 24) “na igualdade o seu oposto não a nega, senão até que muitas vezes a afirma”, ao que acrescenta que a “desigualdade nem sempre é contrária à igualdade, como definiu brilhantemente Rui Barbosa”.

A propósito, vale lembrar, assim como o fez Torres (2000, p. 24), o que acerca do assunto disse Barbosa (2005, p. 18) deixando entrever que, na igualdade, se compreende a desigualdade:

A regra da igualdade não consiste senão em quinhoar desigualmente aos desiguais, na medida em que se desigualam. Nesta desigualdade social, proporcionada à desigualdade natural, é que se acha a verdadeira lei da igualdade.

Sob o influxo da igualdade assim concebida, devem-se propiciar às pessoas com necessidades especiais o aparato suficiente ou as condições mínimas para que suas limitações não as impeçam de participar da vida em sociedade, atuando em todos os setores desta: estudando, trabalhando, recreando-se, ajudando, enfim, a construir a nação e engajando-se nas forças propulsoras do desenvolvimento e do progresso do seu país. Isto tudo poderão granjear, se lhes for oportunizada a acessibilidade e a

locomoção proporcionais àquelas suas singularidades ou limitações. É a solução jurídica mais amoldável ao que enfatiza Dworkin (2000, p. 315): “as pessoas não devem ser condenadas a vidas em que lhes seja efetivamente negado qualquer papel ativo na vida política, econômica e cultural da comunidade”.

Como salienta Torres (2000, p. 24), somente a razoabilidade pode afastar a arbitrariedade em que se radica a desigualdade, enfatizando: “O princípio constitucional da igualdade, por conseguinte, significa, sobretudo, proibição de arbitrariedade, de excesso ou de desproporcionalidade (= não-razoabilidade)”. Se assim é, decorrentemente, para evitar a desigualdade, afigura-se razoável e nenhum pouco desproporcional ou não-razoável tratar as pessoas com necessidades especiais, de acordo com suas deficiências e incapacidades orgânicas, de modo que as barreiras arquitetônicas sejam eliminadas ou adaptadas e, desse modo, tenham os referidos seres humanos concretizados os seus direitos à acessibilidade e locomoção.

Como corolário do princípio da igualdade, competem ao Estado e à sociedade os esforços indispensáveis a que os cidadãos, vale dizer, as pessoas, “possam ascender a patamares de dignidade social”, na síntese de Matias (2000, p. 396), ao interpretar a Constituição da República de Portugal, o qual acentua que o alcance disso “poderá implicar uma discriminação positiva no sentido de assegurar uma efectiva igualdade entre os cidadãos, em particular as chamadas minorias e os mais desfavorecidos”.

Sob esse enfoque, em respeito à premissa de que “a desigualdade compõe a equação da igualdade” (TORRES, 2000, p. 24), tendo como pano de fundo as diferenciações que matizam as pessoas com necessidades especiais, fica a consideração de que o reconhecimento e a efetiva proteção dos seus direitos humanos de acessibilidade e locomoção, mediante implemento dos equipamentos necessários e a eliminação de barreiras físico-estruturais, significam uma discriminação positiva, pois é razoável que o Estado e a sociedade assim se comportem e operem em favor das referidas pessoas, de modo que se igualem, materialmente, às que não padecem de deficiências ou incapacidades, nem enfrentam, em consequência disso, as desvantagens do meio físico-ambiental.

Por outro lado, consoante afirma Araújo (2003, p. 55 e 56), uma das espécies de liberdades públicas é a liberdade positiva, que gera para o Estado a obrigação de seu comparecimento para a prestação de certas tarefas, ou seja, para prestações positivas. Considera essa participação efetiva como “típica necessidade de intervenção do Estado para a composição da igualdade”. Arrola, entre essas prestações, a obrigação de o Estado fornecer e fiscalizar a operacionalização do transporte adaptado e tratar da eliminação de barreiras arquitetônicas. Disso pode-se discernir que a incumbência do Poder Público, no sentido de promover a acessibilidade e a locomoção das pessoas com necessidades especiais, é uma prestação positiva, cuja equivalência é a de discriminação positiva, para contemporizar as diferenciações biológicas das mesmas, dentro de um quadro de desigualdade subsunta na igualdade aristotélica, celebrada por Rui Barbosa.

Arremata-se, por todo o exposto, que as desigualdades naturais não impedem que as pessoas com necessidades especiais possam ser igualadas às demais, em direito à acessibilidade e locomoção. Por isso, lhes devem ser dadas as condições para tanto, em termos de rampas, elevadores adequados, corrimões nas escadas, cabines ao seu alcance e veículos automotores coletivos com acessórios que lhes permitam neles subir, sentar e descer.

Por suas naturais diferenciações, a essas pessoas não se deve negar o direito de ir e vir, que é o conteúdo primacial do direito humano de liberdade, em cujo conceito está incluído o direito de ser diferente, vale dizer, o de ser diferente de um modelo pré-constituído, unilateralmente, pela maioria dominante, como afirma, de maneira sentenciosa, Séguin (2002, p. 32).

2.8 SOB AS FORMAS DE INSERÇÃO SOCIAL: PRÉ-INCLUSIVISTAS E INCLUSIVISTAS

As pessoas com necessidades especiais encontram na inserção social um mecanismo imprescindível para a igualização. Essa inserção deriva de alguns conceitos paradigmáticos pré-inclusivistas e inclusivistas, o que implica em analisá-los para a constatação de quais servem a que a igualdade almejada se materialize, em termos de acessibilidade e locomoção para que aquelas participem da vida social e econômica.

O **modelo médico da deficiência** é um conceito pré-inclusivista. Enuncia que os diferentes são doentes (STIL, 1990, p. 30 apud SASSAKI, 1997, p.28) e devem-se adaptar à sociedade ou, para isso, têm que ser curados, tratados, habilitados ou reabilitados e basta, para isso, que lhes disponibilize um serviço. Desse modo, compete a essas pessoas a busca de seu desenvolvimento pessoal, social, educacional e profissional, sem que, para promover-lhes a inclusão, a sociedade mude suas estruturas e atitudes (SASSAKI, 1997, p.29). Não se afigura concepção satisfatória, pois relega as pessoas ao enfrentamento solitário de suas necessidades, não lhes acenando com a possibilidade de inclusão social. Portanto, as pessoas que, em decorrência da espécie e grau de deficiências, incapacidades ou da situação de desvantagem, não conseguissem superar essas limitações ou se adaptar ou reabilitar, para satisfazer às exigências da sociedade, seriam consideradas inúteis ou inválidas e, por isso, segregadas.

Pode-se inferir que nesse modelo seria albergado, de certo modo, o jargão médico que, especialmente, no campo das ciências psicossomáticas, atribuem a cura dos males aos próprios pacientes, na dependência de suas vontades, o que, estendendo-se aos atingidos por mobilidade reduzida, seria o mesmo que lhes exigir empenho na superação de obstáculos arquitetônicos, sem que se conclamasse a sociedade para evitá-los ou eliminar os existentes.

Outra concepção de índole pré-inclusivista é a **integração social** que, desde os anos 60, no século passado, começou a representar os primeiros delineamentos, para que as pessoas com necessidades especiais fossem inseridas no contexto social, nos seus segmentos de educação, trabalho, família e lazer. Naquela época, como atenuação da prática até então reinante de exclusão total das referidas pessoas, porque eram consideradas inválidas para qualquer atividade, teve o significado de segregação institucional, ou seja, permitiu-lhes, como a sociedade não as aceitava nos serviços existentes, o internamento em instituições especializadas, dentre as quais escolas especiais, centros de habilitação, centros de reabilitação, oficinas protegidas de trabalho, clubes sociais especiais e associações desportivas especiais (SASSAKI, 1997, p. 30-31).

Não oferece a integração social, inclusive influenciada pelo modelo médico da deficiência, uma resposta completa à expectativa de inserção das referidas pessoas, pois funciona como viés que aproveita somente àquelas que reúnam capacidade de superar, unilateralmente, quer dizer, por si mesmas ou por alguns aliados, como familiares e instituições especializadas, as barreiras físicas (além das programáticas ou atitudinais), como reflexo do modelo médico de deficiência, em razão do que pouco ou nada é exigido de participação da sociedade, quanto a modificar suas atitudes ou os espaços físicos, a qual, por força desse seu comportamento, demonstra aceitação pelas mencionadas pessoas, desde que, no caso particular da acessibilidade e locomoção, sejam capazes de “contornar os obstáculos existentes no meio físico (espaço urbano, edifícios, transportes etc.)” (SASSAKI, 1997, p. 34-35). Assim somente uma facção das aludidas pessoas é beneficiada, como peculiaridade dessa forma pré-inclusivista, de acordo com a qual, “a sociedade admite a existência das desigualdades sociais e, para reduzi-las, **permite** a incorporação de pessoas que consigam ‘adaptar-se’, por méritos exclusivamente seus”, como assevera Fávero (2004, p. 37-38), exemplificando que, embora o espaço público esteja aberto a todas as pessoas, o fato de as limitações de algumas as impedirem de nele ingressar não é da alçada do responsável pelo mesmo, como é o caso de um usuário de cadeira de rodas que, de balde seus esforços, não consiga ultrapassar os obstáculos arquitetônicos de um logradouro público (FÁVERO, 2004, p. 39).

Pode-se pensar que, sob os auspícios do referido modelo, haveria lugar à integração social assim posta, desde que, por exemplo, como resultado das pesquisas em torno da célula-tronco, surgisse a possibilidade efetiva de cura ou readaptação de pessoas paraplégicas, tetraplégicas ou hemiplégicas e, portanto, ser-lhes-ia atribuído o empenho de buscar a própria inserção na sociedade, sem que se exigisse a modificação desta para aceitação dos que padecem daqueles fatores determinantes de suas necessidades especiais. A sociedade contribuiria, quando muito, para isso, com a disponibilidade de serviços capazes de implementar essa novidade científica.

A **normalização** é outra forma pré-inclusivista. Enuncia que as pessoas com necessidades especiais, principalmente as atingidas por deficiência mental, têm o direito de experimentar um estilo ou padrão de vida normal ou comum à sua própria

cultura (MENDES, 1994, p. 5-16), o que se confunde com a noção de transmudá-las em normais, como se pode depreender dos ensinamentos de Sasaki (1997, p.31-32). Evoluiu, na década de 70, para ter o significado de às referidas pessoas serem propiciados modos e condições de vida diária o mais semelhante possível aos das demais pessoas, conquanto destas separadas (SASSAKI, 1997, p. 32). Pode-se aduzir não ser eficaz, pois implica que sejam segregadas em ambientes os mais parecidos possíveis com aqueles em que vive a população em geral. Nota-se-lhe semelhança com a segregação imposta pela integração social.

Além dessas formas, têm sua importância as inclusivistas.

Um conceito inclusivista que representa o inverso do **modelo médico da deficiência** é o **modelo social da deficiência**, para o qual os problemas das pessoas com necessidades especiais são causados pela sociedade, ou seja, esta causa a desvantagem com que aquelas se deparam (SASSAKI, 1997, p. 47). Isso ocorre, quando lhes são antepostas as barreiras arquitetônicas pela sociedade. Conseqüentemente, é dever dela eliminar esses obstáculos físico-estruturais.

Além desse, mais dois outros conceitos inclusivistas são a **autonomia** e a **independência**. Diferenciam-se entre si. Aquela diz respeito ao maior ou menor grau de controle que as pessoas com necessidades especiais exercem sobre os vários ambientes físicos e sociais. A segunda se revela como a faculdade que essas pessoas têm para decidir sobre situações existenciais, sem depender de outras pessoas, e gira em torno da quantidade e qualidade de informações de que dispuserem para isso e da audeterminação ou prontidão para tomar decisões. Goza de autonomia quem, em uma cadeira de rodas, consegue, em uma calçada com rampas, se deslocar⁸. Demonstra ser independente quem, mesmo sem ter autonomia, decide pedir a ajuda de outrem para ultrapassar uma barreira arquitetônica e, também, decide orientá-lo de como prestar esse auxílio. Pode, porém, uma pessoa ter ambas.

Um outro conceito inclusivista é o do *empowerment* ou empoderamento, fortalecimento, potencialização ou energização, o qual existe nas pessoas com necessidades especiais, inobstante haja resistência social em reconhecer que são

⁸ Assim exemplifica Mantoan (1997, p. 147, apud Sasaki, 1997, p. 36)

possuidoras desse poder pessoal (SASSAKI, 1997, p. 38). Todavia, são exigíveis o reconhecimento deste e o direito daquelas de usá-lo, conforme suas conveniências (SASSAKI, 1997, p. 38). Há que se entender que podem utilizá-lo para superar os óbices do ambiente físico e que, a partir disso, o Estado e a sociedade devem providenciar a estrutura capaz de aquelas não serem colocadas em situação de desvantagem motivada por falta de mobiliário urbano ou em decorrência da não eliminação ou adaptação das barreiras arquitetônicas.

Mais um outro conceito inclusivista que se afigura importante, em termos de proporcionar acessibilidade e locomoção às pessoas com necessidades especiais, é o consistente na **equiparação de oportunidades**, a qual, como a define a Disabled Peoples' International (DPI), é o processo pelo qual o meio físico, a habitação, o transporte, as oportunidades de educação e trabalho, a vida cultural e social, as instalações esportivas e de recreação devem ser acessíveis a todos, com a repercussão de que haja remoção das barreiras, para a plena participação daquelas pessoas em todas as áreas, com qualidade de vida idêntica às das demais (DRIEDGER, 1987. p. 2-3 apud SASSAKI, 1997, p. 39).

Finalmente, o mais importante e mais factível conceito inclusivista é o da **inclusão social**. Apregoa que a sociedade deve-se adaptar para incluir, em seus sistemas, as pessoas com necessidades especiais, as quais, por seu turno, devem-se preparar para assumir seus papéis na sociedade, o que significa que não há cabimento, aqui aos processos unilaterais ou de exclusão das referidas pessoas, mas, ao contrário, deve haver parceria entre a sociedade e essa categoria de pessoas para a equiparação de oportunidades. Para que isso se concretize, como resultado de um processo bilateral, funciona como suporte o **modelo social da deficiência** (SASSAKI, 1997, p. 41), que corresponde ao pensamento de que a sociedade precisa ser capaz de atendimento às necessidades de seus integrantes, donde se conceber que o desenvolvimento das referidas pessoas deve ser fruto de um processo de inclusão e não depende exclusivamente delas, como proclamou a forma não pré-inclusivista representada pelo **modelo médico de deficiência**. Baseia-se em princípios como os de aceitação das diferenças individuais, valorização de cada pessoa, convivência dentro da diversidade humana e aprendizagem mediante a cooperação. É tributário de

uma sociedade que venha a se caracterizar por transformações nos ambientes físicos, inclusive equipamentos, aparelhos e utensílios, mobiliário e meios de transporte e na mentalidade das pessoas, até mesmo das pessoas com necessidades especiais.

A importância da **inclusão social** avulta diante de seu cotejo com a **integração social** porque, ao contrário desta, que enseja a inserção apenas das pessoas adaptadas ou readaptadas, por seu próprio empenho, preconiza a adoção de medidas positivas que, mediante políticas públicas, evitem sejam excluídas as pessoas, em seu conjunto, oferecendo a todas as necessárias condições, o que, no caso das pessoas com limitações decorrentes de deficiências ou incapacidades orgânicas, abrange-as, indistintamente, garantindo-lhes o direito de ir e vir, mediante a eliminação de barreiras arquitetônicas e, também, disponibilizando em favor daqueles seres humanos os equipamentos e mobiliários urbanos⁹. Enfim, “para deixar de excluir” (FÁVERO, 2004, p. 38), exige do Poder Público e da sociedade em geral o oferecimento de condições necessárias para todos, donde se conclui que, independentemente de estarem as pessoas com necessidades especiais adaptadas ou não, terem ou não condições de superar os óbices da estrutura ambiental, devem ser abrangidas por essa proposição: a **inclusão social**.

Comentando essa forma inclusivista, Feijó (2002, p. 60) observa “que agora é a sociedade que deve ser capaz de propiciar o atendimento às necessidades de seus membros, independente de serem ou não portadores”.

O enfoque da matéria sob esse ângulo enseja a apreensão de que a igualização se materializa mediante a abrangência de todas as pessoas, com ou sem necessidades especiais, o que se conforma àquela prédica aristotélica, segundo a qual a igualdade consiste em tratar de maneira igual os iguais e de maneira desigual os desiguais, na medida de suas desigualdades, e, também, aos dizeres de Rui, ao enxergar na igualdade a subsunção da desigualdade ou ao justificar com base nesta a igualdade.

Oportuno tempore, seguindo essa perspectiva, pode-se parafrasear Jayme (2005, p. 51) quando afirma que o “desafio à concretização do princípio da igualdade

⁹ Conforme as assertivas de Fávero (2004, p. 38-39).

apresenta-se sob a forma de inclusão”¹⁰, pois, verdadeiramente, somente havendo a inclusão social das pessoas, particularmente, das que têm limitações causadas por deficiências ou incapacidades, poderão estas ser contempladas com a igualdade, tomada aqui em seu sentido material, de vez que a igualdade meramente formal é insuficiente para suplantar a exclusão que àquelas vem sendo imposta, ao longo dos tempos.

Pelo que se conclui, deveras, somente contando com assimilação bilateral, sob o influxo do paradigma de inclusão social, tendo em um vértice a sociedade, com sua contribuição e operosidade em termos de propiciar o instrumental de adaptação do meio físico como recursos mínimos existenciais e, em outro vértice, as pessoas com necessidades especiais, não acomodadas, mas cômicas de seu valor e de seu poderes no contexto social, ou seja, de seu empoderamento (*empowerment*), há que se vaticinar pela proteção e concretização dos seus direitos de acessibilidade e locomoção, em pé de igualdade com os que não sofrem das mencionadas necessidades.

2.9 COMPROVAÇÕES ESTATÍSTICAS: REALIDADE E DESIGUALDADE

Em todo o mundo, existem cerca de 625.000.000 (seiscentos e vinte e cinco milhões) de pessoas com deficiência¹¹. Desse total, aproximadamente 65.000.000 (sessenta e cinco milhões) são de habitantes do continente africano¹², onde vivem na pobreza, e 50.000.000 (cinquenta milhões) são europeus¹³. Em termos mundiais, estima-se que 80% (oitenta por cento) das pessoas em referência habitem em países em desenvolvimento¹⁴, além do que 10% (dez por cento) dos membros de qualquer sociedade nascem ou adquirem uma deficiência e que cerca de uma em cada quatro

¹⁰ Palavras do autor: “O desafio à concretização do princípio da igualdade apresenta-se hoje sob a forma de inclusão, uma vez que os direitos à igualdade perante a lei e à igual proteção da lei mostram-se insuficientes para romper a barreira do apartheid social atualmente existente”.

¹¹ Como informa a Declaração sobre o Dia Internacional das Pessoas com Deficiência, editada pela Organização Internacional do Trabalho (2004).

¹² Conforme a mesma Declaração.

¹³ De acordo com a Declaração de Madri, aprovada no Congresso Europeu de Pessoas com Deficiência (2002).

¹⁴ Consoante a Declaração de Quito, elaborada no Seminário e Oficina regional das Américas (2003).

famílias tem, entre seus integrantes, um portador de deficiência¹⁵ ou pessoa com necessidades especiais.

No Brasil, segundo estimativa da Organização Mundial de Saúde (OMS), cerca de 10% (dez por cento) da população brasileira seriam compostas de pessoas com deficiência. Partindo, porém, da premissa de que a Classificação Internacional de Deficiências, Incapacidades e Desvantagens (CIDID), de 1989, define todas essas três espécies (Seção 2.2), sem se limitar à primeira, e fazendo incidir aquele percentual sobre a população de 169.872.859 (cento e sessenta e nove milhões, oitocentos e setenta e dois mil e oitocentos e cinqüenta e nove) habitantes, existente no ano 2000, ter-se-ia o quociente de 16.987.285 (dezesesseis milhões, novecentos e oitenta e sete mil e duzentos e oitenta e cinco) de indivíduos com necessidades especiais.

O quociente, assim estimado, foi, porém, superado pelos resultados do Censo Demográfico de 2000, realizado pelo IBGE, os quais indicam que 14,48% daquele total da população são representativos de pessoas com necessidades especiais, no equivalente de 24.600.256 (vinte e quatro milhões, seiscentos mil e duzentos e cinqüenta e seis), estando distribuídos cerca de 19,8 milhões nas zonas urbanas e 4,8 milhões, nas zonas rurais (IBGE, 2003, p. 61).

Os dados do referido Censo revelam o *ranking* entre as unidades da Federação Brasileira, inclusive o Distrito Federal, posicionando-as do primeiro ao vigésimo sétimo lugares, de acordo com os percentuais decrescentes de pessoas com necessidades especiais que nelas habitam (Tabela 1, em anexo): 1º - Paraíba (18,76%); 2º - Rio Grande do Norte (17,64%); 3º - Piauí (17,63%); 4º lugar – Pernambuco (17,40%); 5º - Ceará (17,34%); 6º - Alagoas (16,78%); 7º - Maranhão (16,14%); 8º - Sergipe (16,01%); 9º - Tocantins (15,67%); 10º - Bahia (15,64%); 11º - Pará (15,26%); 12º - Rio Grande do Sul (15,07%); 13º - Minas Gerais (14,90%); 14º - Rio de Janeiro (14,81%); 15º - Espírito Santo (14,74%); 16º - Goiás (14,31%); 17º – Amazonas (14,26%); 18º - Santa Catarina (14,21%); 19º - Acre (14,13%); 20º - Rondônia (13,78%); 21º - Mato Grosso do Sul (13,72%); 22º - Mato Grosso (13,63%);

¹⁵ Assim informa a Carta para o Terceiro Milênio, aprovada em em 9 de setembro de 1999, pela Assembléia Governativa da Rehabilitation Internacional (2004).

23º - Paraná (13,57%); 24º - Distrito Federal (13,44%); 25º - Amapá (13,28%); 26º - Roraima (12,50%); e 27º - São Paulo (11,35%).

Vê-se que o maior e o menor percentual concernentes a pessoas com necessidades especiais são, respectivamente, os de 18,76% e 11,36%, quais sejam os dos Estados da Paraíba e São Paulo; o intermediário é o de 14,81%, relacionado ao Estado do Rio de Janeiro. De qualquer forma, o menor desses percentuais está acima de 10% da população estadual. Significa isso que é bem significativa a percentagem das referidas pessoas, dentro do contexto social brasileiro.

No Estado do Pará, procedendo-se ao cálculo dos percentuais, a partir dos dados numéricos concernentes às pessoas com necessidades especiais que habitam em cada um dos 143 municípios que o compõem, como revela o aludido Censo Demográfico (IBGE, 2003), verifica-se que, no tocante a estes, também há um *ranking*. De acordo com este, portanto, na Região Metropolitana de Belém, que compreende os municípios de Ananindeua, Belém, Benevides, Marituba e Santa Bárbara do Pará, nos termos da Lei Complementar Estadual nº 027, de 19.12.1995, o percentual de pessoas com necessidades especiais é de 16,55%. Dentro do conjunto total dos municípios o de **maior índice** é o de Curionópolis, ou seja, 23,07%, e o de **menor índice**, o de Jacareacanga, 4,7%, o que os posiciona, respectivamente, nos primeiro e último lugares. O de Belém, apesar de sediar a capital do Estado, fica em 48º lugar, com 16,29 % de pessoas com necessidades especiais em sua população. Não se pode deixar de observar que mesmo aquele **menor índice** é significativo, pois corresponde a 966 (novecentos e sessenta e seis), em uma população de 22.078 (vinte e dois mil e setenta e oito) habitantes (Tabela 2, em anexo).

Além da demonstração desses percentuais, a existência de pessoas com necessidades especiais, em cada uma das unidades da Federação, é expressa por meio de **números absolutos**, em ordem crescente, a saber (Tabela 3, em anexo): 1) Roraima – 40.555; 2) Amapá – 63.355; 3) Acre – 78.844; 4) Tocantins – 181.447; 5) Rondônia – 190.242; 6) Distrito Federal – 275.580; 7) Mato Grosso do Sul – 285.077; 8) Sergipe – 285.823; 9) Mato Grosso – 341.494; 10) Amazonas – 401.649; 11) Espírito Santo – 456.493; 12) Alagoas – 474.624; 13) Rio Grande do Norte – 489.824; 14) Piauí – 501.409; 15) Paraíba – 646.099; 16) Goiás – 716.052; 17) Santa Catarina -761.564;

18) Maranhão – 912.930; 19) Pará – 945.800; 20) Ceará – 1.288.797; 21) Paraná – 1.297.877; 22) Pernambuco – 1.379.704; 23) Rio Grande do Sul – 1.534.587; 24) Bahia – 2.049.329; 25) Rio de Janeiro – 2.131.762; 26) Minas Gerais – 2.667.709; e 27) São Paulo – 4.203.632.

Fazendo cotejo entre esses dados, constata-se o seguinte: em apenas três unidades federativas: Roraima, Amapá e Acre, o número das aludidas pessoas está abaixo de 100 mil; em dez: Tocantins, Rondônia, Distrito Federal, Mato Grosso do Sul, Sergipe, Mato Grosso, Amazonas, Espírito Santo, Alagoas e Rio Grande do Norte, variam entre 100 mil e 500 mil; em seis: Piauí, Paraíba, Goiás, Santa Catarina, Maranhão e Pará, entre 500 mil e 1 milhão; em quatro: Ceará, Paraná, Pernambuco e Rio Grande do Sul, entre 1 milhão e 2 milhões; em outras três: Bahia, Rio de Janeiro e Minas Gerais, excede de 2 milhões; em São Paulo ultrapassa de 4 milhões. São indicadores de situação acentuadamente preocupante. Mesmo no Estado de Roraima, onde há o menor número de pessoas com necessidades especiais, a situação não é suave: mais de quarenta mil pessoas (Tabela 1, em anexo)

No Estado do Pará, não menos preocupante é a situação, valendo assinalar que chegam a quase 1 milhão essas pessoas. Na Região Metropolitana de Belém, o **número absoluto** representativo das referidas pessoas é estimado em 297.327 (duzentos e noventa e sete mil e trezentos e vinte e sete) para uma população de 1.795.536 (hum milhão, setecentos e noventa e cinco mil e quinhentos e trinta e seis) habitantes (Tabela 3, em anexo).

No referido Estado, identificam-se, como amostragem, os **10 (dez)** municípios com **maior número absoluto** representativo das referidas pessoas, em ordem crescente (Tabela 3, em anexo): 1) Breves: 12.526; 2) Itaituba: 14.326; 3) Bragança: 14.791; 4) Cametá: 16.290; 5) Abaetetuba: 22.487; 6) Castanhal: 22.621; 7) Marabá: 25.529; 8) Santarém: 42.136; 9) Ananindeua: 68.465; 10) Belém: 208.707.

Vale comentar que o número das referidas pessoas, no município de Belém, capital do Pará, isto é, 208.707 (duzentos e oito mil e setecentos e sete), supera os de alguns Estados da Região Amazônica, quais sejam os de Roraima: 40.555 (quarenta mil e quinhentos e cinqüenta e cinco), Amapá: 63.355 (sessenta e três mil e trezentos e cinqüenta e cinco), Acre: 78.844 (setenta e oito mil e oitocentos e quarenta e quatro),

Tocantins: 181.447 (cento e oitenta e um mil e quatrocentos e quarenta e sete) e Rondônia: 190.242 (cento e noventa mil e duzentos e quarenta e dois). Note-se, ainda, que o número dessas pessoas no município de Ananindeua, qual seja, 68.465 (sessenta e oito mil e quatrocentos e sessenta e cinco), supera o do Estado do Amapá.

Ainda no Estado do Pará, a situação é preocupante, mesmo nos **10 (dez) municípios** com **menor número** das aludidas pessoas (Tabela 3, em anexo): 1) Santa Cruz do Arari: 442; 2) Santarém Novo: 656; 3) Sapucaia: 629; 4) Bannach: 764; 5) Palestina do Pará: 844; 6) Placas: 862; 7) São João da Ponta: 884; 8) Cumaru do Norte: 886; 9) Curuá: 889; 10) Jacareacanga: 966.

Vê-se que, dentre esses municípios, o de Santa Cruz do Arari é o que tem o **mínimo** de pessoas com as referidas características. Não obstante isso, tal número é considerável, ou seja, 442 (quatrocentos e quarenta e duas) pessoas, em uma população de 5.621 (cinco mil e seiscentos e vinte e um) habitantes.

O Censo indica, ainda, os quantitativos de pessoas, de acordo com os tipos e graus de deficiências e incapacidades, em todo o Brasil: com deficiência mental permanente: 2.844.937; com tetraplegia, paraplegia ou hemiplegia permanente: 937.643; que apresentam falta de membro ou parte dele: 478.597; incapazes de enxergar: 148.023; com grande dificuldade permanente de enxergar: 2.435.873; com alguma dificuldade permanente de enxergar: 14.060.946; incapazes de ouvir: 166.365; com grande dificuldade de ouvir: 883.079; com alguma dificuldade permanente de ouvir: 4.685.655; incapazes de caminhar ou subir escadas: 574.186; com grande dificuldade permanente de caminhar ou subir escadas: 1.772.690; com alguma dificuldade permanente de caminhar ou subir escadas: 5.592.908 (Tabela 4, em anexo).

No âmbito do Estado do Pará, no que tange aos tipos e graus de necessidades especiais, o Censo 2000 do IBGE estima os seguintes quantitativos de pessoas: com deficiência mental permanente: 86.719; com tetraplegia, paraplegia ou hemiplegia permanente: 31.095; com falta de membro ou sua parte: 21.528; incapazes de enxergar: 5.936; com grande dificuldade permanente de enxergar: 106.891; com alguma dificuldade permanente de enxergar: 596.044; incapazes de ouvir: 6.703; com grande dificuldade permanente de ouvir: 27.844; com alguma dificuldade permanente de ouvir: 156.360; incapazes de caminhar ou subir escadas: 17.880; com grande

dificuldade permanente de caminhar ou subir escadas: 51.928; com alguma dificuldade permanente de caminhar ou subir escadas: 187.210 (Tabela 5, em anexo).

Neste passo, considerando que a Classificação Internacional de Deficiências, Incapacidades e Desvantagens (CIDID) 1989 define deficiência como a perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica, pode-se discernir que o Censo 2000 tabulou como tal a deficiência mental permanente, a tetraplegia, a paraplegia ou a hemiplegia permanente, a ausência total ou parcial de membro. Levando em conta, ainda, que a referida Classificação define incapacidade como restrição resultante da deficiência, discerne-se, também, que o Censo aí abrangeu as pessoas incapazes de enxergar, de ouvir ou de caminhar ou subir escadas, bem como as que apresentam grande ou alguma dificuldade permanente de enxergar, de ouvir ou de caminhar ou subir escadas. É o que, *sub censura*, se consegue assimilar. Todas, como se pode inferir, se encontram em situação de desvantagem em relação ao meio ambiente.

Depreende-se, claramente, que o referido Censo abrangeu de maneira bem ampla as pessoas com necessidades especiais, porém, como observa Fávero (2004, p. 26), exigiu o requisito de permanência daquelas limitações, não acompanhando a CIDID, que admite a deficiência temporária.

Avaliando os quantitativos revelados pelo Censo, podem-se imaginar os dramas diários vivenciados por essas pessoas, quando se deparam com calçadas desniveladas ou com pisos sem antiderrapantes ou cores diferenciadas, ausência de rampas nas vias públicas, falta de corrimãos nas escadas, elevadores com portas e cabines que não deixam passar, nem acomodam cadeiras de rodas ou que não são sonorizados ou desprovidos de indicações em Braille nas botoeiras, semáforos sem sonorização, telefones em altura inadequada, cabines de telefones e de Correios ou caixas bancários inacessíveis, sanitários sem adaptação, transportes coletivos sem mecanismos para ingresso e saída de pessoa no uso daquela espécie de cadeira.

Afigura-se, *en passant*, cabível a suscitação de que, se lhes forem opostos obstáculos físico-estruturais, as pessoas com necessidades especiais não poderão ir à

escola¹⁶ e ingressar no mercado de trabalho formal¹⁷, nem enveredar por vieses capazes de libertá-las da pobreza, que “é um fenômeno multidimensional, cujas causas estão relacionadas à falta ou dificuldade de acesso a ativos físicos, sociais e humanos” (NÉRI, 2003, p. 35), havendo dados indicativos de que, em nível nacional, 29,05% das pessoas com necessidades especiais vivem em situação de miséria, ou seja, fazem parte da população cuja renda familiar está aquém de meio salário mínimo, não sendo mais alto esse percentual, porque muitas dessas pessoas, desde que não possuam renda própria, têm garantida uma renda mínima, de acordo com a legislação previdenciária (NÉRI, 2003, p. 19 e 36). No Estado do Pará, esse percentual é de 48,41% (NÉRI, 2003, p. 38).

Enfim, diante do cenário todo que acabou de ser mostrado, urge a adoção de políticas públicas inclusivas, a serem concretizadas mediante a intervenção estatal, por meio de ações positivas (liberdades públicas positivas), no sentido de que as barreiras arquitetônicas sejam eliminadas ou adaptadas, de modo que as pessoas com necessidades especiais tenham igualdade material com as pessoas que não apresentem essas singularidades. Outro não é o sentido dessas ações, cuja finalidade é implementar igualdade concreta no plano fático, o que a isonomia ou a igualdade formal não consegue proporcionar e que podem ser instrumentalizadas não apenas pelo Poder Público, mas também pela economia privada, vale dizer por empresas privadas (MENEZES, 2001, p. 29 e 32).

¹⁶ A propósito disso, vale a asserção de que 27,61% das pessoas com necessidades especiais não possuem escolaridade. Dado a que se reporta Néri (2003, p. 25).

¹⁷ Somente 10,4% das pessoas com necessidades especiais conseguem que lhes seja assegurada a manutenção do vínculo de emprego formal (NÉRI, 2003, p. 27).

3 OS DIREITOS HUMANOS DE ACESSIBILIDADE E LOCOMOÇÃO

Importante é o entendimento acerca dos direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, ante a perspectiva dos direitos humanos.

Nesse sentido, estudar-se-á o que significam os direitos humanos, de acordo com diversas concepções, quais sejam, **naturalista**, **jusnaturalista**, **positivista e moralista**, chegando a extrair do acervo doutrinário alguns conceitos relacionados a esses direitos, apontando-os ainda como fundamento para que sejam eliminadas as barreiras arquitetônicas opostas àquelas pessoas.

Na esteira disso, a acessibilidade e a locomoção das aludidas pessoas serão analisadas, de acordo com as características dos direitos humanos, dentre as quais, a **imprescindibilidade**, a **inalienabilidade**, a **irrenunciabilidade**, a **inviolabilidade**, a **universalidade**, a **efetividade**, a **interdependência** e a **complementaridade** e, também, sob o influxo do princípio da dignidade da pessoa humana. Serão, ademais, objeto de estudo sob o pálio da **primeira, segunda e terceira gerações** ou **dimensões** dos direitos humanos, abrangendo as liberdades negativa e positiva e a solidariedade ou fraternidade.

Na caracterização da acessibilidade e locomoção como direitos humanos das preditas pessoas, tomar-se-á como base a **teoria dos princípios** e sua correlação com o **mínimo existencial** representado por aqueles vieses de mobilidade.

A possibilidade de realização da acessibilidade e locomoção será explicitada a partir das três dimensões dos direitos humanos: **reconhecimento**, **condicionamento material** e **sistema de garantias**. Será vista, igualmente, sob as preconizações de teorias explicativas do mínimo existencial.

Após qualificá-las como direitos humanos de quem tenha limitações orgânicas determinantes de deficiências ou incapacidades, far-se-á a conceituação da acessibilidade e locomoção, bem assim serão expostos os conceitos que lhe são correlatos, tais como os de desenho universal, equipamento e mobiliário urbanos.

Encerrando a abordagem, demonstrar-se-á que é imprescindível a eliminação das barreiras arquitetônicas para a configuração da cidade acessível.

Todos os aspectos antes indicados serão desenvolvidos nas seções que se seguem.

3.1 ENFOQUE SOB O CONCEITO DOS DIREITOS HUMANOS

A acessibilidade e a locomoção, como carências ou necessidades existenciais, assim também aspirações a serem concretizadas em favor das pessoas acometidas de deficiências ou incapacidades ou em situação de desvantagem, encontram acolhimento entre os direitos humanos.

A expressão direitos humanos – igualmente no tocante às de direitos humanos fundamentais ou, abreviadamente, direitos fundamentais – representa uma conquista do feminismo, ao repudiar a terminologia direitos do homem, em virtude de considerá-la machista (FERREIRA FILHO, 2002, p. 14).

À guisa de sinônimas do que denomina de direitos fundamentais do Homem, Tavares (2000, p. 1) lista as seguintes expressões:

direitos naturais, direitos humanos, direitos do homem, direitos individuais, direitos públicos subjetivos, liberdades fundamentais, liberdades públicas e direitos fundamentais do homem, liberdades fundamentais do indivíduo, direitos do cidadão, direitos constitucionais, direitos históricos, direitos da pessoa.

Entende, ainda, que a expressão **liberdades públicas** é a acepção mais ampla dos direitos humanos fundamentais, como destaca Silva (2004, p. 20).

Historicamente, sob os acordes do pensamento cristão, os direitos humanos se inspiraram na máxima de que o ser humano foi criado à imagem e semelhança de Deus e que, portanto, é dotado de um valor próprio, não sendo, conseqüentemente, mero objeto ou instrumento¹⁸. Tem-se, dessarte, os primórdios da concepção do Direito natural ou jusnaturalista. A propósito disso, leve-se em conta a seguinte afirmação: “A fundamentação jusnaturalista [...] consiste na consideração dos]direitos humanos como direitos naturais e deriva diretamente da crença no Direito Natural” (SILVA, F., 2002, p. 126).

Ainda no século XVIII, em consonância com a concepção jusnaturalista, levou-se em consideração tão somente a condição humana, para que a pessoa fosse

¹⁸ É o que se depreende da afirmação de Sarlet (2002, p. 29-30)

titular de direitos que devem ser reconhecidos pelo Estado e respeitados por seus semelhantes.

A seu tempo, Bobbio (1992, p. 16-17) critica essa corrente por ter procurado o fundamento em sentido absoluto dos direitos humanos na natureza humana, generosa e complacente, à qual subordinou diversos direitos, embora os considerasse irresistíveis ou inatos, o que, portanto, se revelou uma ilusão. Sua inteligência é a de que “os direitos do homem nascem como direitos naturais universais, desenvolvem-se como direitos positivos particulares, para finalmente encontrarem sua plena realização como direitos positivos universais” (BOBBIO, 1992, p. 30).

Segundo o **jusnaturalismo**, portanto, os direitos sob comento são os derivados da natureza humana, significando, em suma, que são naturais. A partir dessa concepção, devem ser respeitados por si mesmos. Ligam-se abstratamente ao homem. Independem de serem declarados. Reconhecidos pelo Estado, por este lhes é conferida a garantia inerente à ordem jurídica e, conseqüentemente, ganham coercibilidade. Nas Cartas Políticas, são ostentados como direitos fundamentais do homem, na acepção designativa de humanidade (FERREIRA FILHO, 2002, p. 1-22).

No decorrer do século XX, instaurou-se um pensamento cristão e humanista, que recepcionou a idéia jusnaturalista, em uma fundamentação religiosa ou metafísica da dignidade da pessoa humana, como última forma de garantir esta contra a disponibilidade absoluta oposta pelo poder estatal e social.

Conforme se pode sintetizar da explicitação de Ramirez (1997, p. 23-25, 34-36), os direitos humanos surgem ou emanam do Direito chamado natural, no sentido de fazer parte da própria natureza humana, atribuindo a esta o predicado de ser universal, compreendendo todos os homens, sem distinção de raça, sexo, condição social ou profissão religiosa. Acrescenta que o fundamento dos direitos humanos se encontra na natureza humana, porque somente esta é dotada de razão, destacando que a racionalidade confere excelência a essa natureza, porque “sollo ella puede ser autoconsciente” e “únicamente el carácter racional diferencia a esa naturaleza de la naturaleza animal”. Alude a uma lei natural emanada do interior do homem, do modo como a água brota diretamente de um manancial, sendo, pois uma realidade congênita ao homem, acentuando que a referida lei preside os direitos humanos. Entretanto,

segundo o mesmo autor, a **teoria histórica** enuncia que os direitos humanos, na sua maioria, são frutos das reivindicações de caráter social e do reconhecimento histórico posterior por parte das autoridades. Descortina-se da explicação do autor que ele se reporta à **teoria jurídica**, segundo a qual a base dos direitos humanos seria a sua codificação, resultante de consenso da vontade popular como fundamento desses direitos, em decorrência do exercício do poder soberano do povo por meio de seus representantes democraticamente eleitos.

A consecução de um entendimento mais substancial do que significam os direitos humanos tem como perspectiva a interligação das **teorias jusnaturalista, positivista e moralista** ou de Perelman. É, de veras, o que se verifica. O **jusnaturalismo** proclama a fundamentação dos referidos direitos em uma ordem superior e universal, que não pode ser mudada ou derogada, não os atribuindo à criação de legisladores ou juristas. O **positivismo**, por sua guarda, entende que a existência dos direitos, com a adjetivação de humanos, se fundamenta na ordem normativa, como legítima manifestação da soberania e, por isso, seriam apenas os expressos no Direito positivo. A **teoria moralista** vaticina que os direitos humanos se fundamentam na experiência e consciência moral de um povo (*espíritus razonables*). Da interação dessas três correntes, malgrado as suas expressões conceituais diversificadas, se extrai a concepção desses direitos, isto é, como humanos, fundamentais e integrantes de um ordenamento jurídico (MORAES, 2003, p. 35).

O deslindamento acerca da essência dos direitos humanos encontra subsídios nas concepções idealistas, racionalista-positivas e crítico-materialistas, às quais se reporta Dornelles (2000, p. 56).

As concepções idealistas, cunhadas no modelo jusnaturalista e fundamentadas em uma visão abstrata e ideal, consideram os direitos humanos identificados com valores informados por uma ordem superior metafísica, transcendente, e que tem seu fundamento na razão natural do indivíduo, sendo preexistente à sociedade e ao Estado, vale dizer, são reconhecidos como direitos naturais, porque inerentes ao indivíduo (DORNELLES, 2000, p. 56).

As concepções racionalista-positivas concebem os direitos humanos como direitos fundamentais, distantes da noção de valores suprapositivos, desde que

reconhecidos pelo Estado ou deste emanados, por meio de suas leis (DORNELLES, 2000, p. 56).

As concepções crítico-materialistas preconizam que os direitos e as garantias foram reconhecidos mediante um processo histórico caracterizado por contingências políticas, econômicas e ideológicas (DORNELLES, 2000, p. 56).

Tomando como estipêndio essas três noções conceituais, podem-se assimilar os direitos humanos como decorrentes da essência humana, na dimensão de direitos naturais, e que evoluíram, passando a integrar as leis, na configuração de direitos positivos, passando a ser reconhecidos historicamente, de acordo com as circunstâncias decorrentes de injunções políticas, econômicas e ideológicas.

Conceituando os direitos humanos, no centro dos quais se posiciona a pessoa humana (GONÇALVES, 1996, p. 415), a Declaração de Viena, da Conferência Mundial de 1993, os enuncia como “universais, indivisíveis, interdependentes e inter-relacionados”. Cada um desses elementos tem seu significado¹⁹. Diz-se que são universais, porque “se mostram presentes em todos os domínios da atividade humana” e, em virtude disso, acarretam obrigações *erga omnes*. Em função de sua indivisibilidade, conglomeram todos os direitos civis, políticos, econômicos, sociais e culturais, com ênfase de proteção aos socialmente excluídos, aos grupos mais carentes e vulneráveis da sociedade, valendo aqui a asserção de que, entre estes, se encontram as pessoas com necessidades especiais (acometidos de deficiências, incapacitados, em situações ambientalmente de desvantagem e idosos) (GONÇALVES, 1996, p. 414). São, de outra banda, interdependentes e inter-relacionados, em decorrência de sua interligação com a democracia e o desenvolvimento, para o fortalecimento das instituições nacionais que se destinam a dar-lhes vigência plena.

Acerca da indivisibilidade e interdependência desses direitos, não há qualquer dúvida, máxime depois da superação da dicotomia entre os direitos civis e políticos, de um lado, que eram tidos como de implementação imediata, e os direitos sócio-econômicos e culturais, do outro lado, até então considerados como passivos de aplicação apenas progressiva, o que foi dirimido na Conferência de Direitos Humanos

¹⁹ Conforme se depreende das assertivas de Antônio Augusto Cançado Trindade, ao fazer a apresentação da obra de Alves (2003, p. xxv).

de Teerã de 1968 e, também, no âmbito da Assembléia Geral da ONU, ao editar a Resolução 32/130, de 1977, proclamando aqueles dois componentes conceituais dos aludidos direitos como imanentes a estes e, assim, esculpidos no texto constitucional de 1988 (TRINDADE, 1991, p. 40).

Consoante a emanação de Tobeñas (1976, p. 13 apud MORAES, 2003, p. 40), os direitos humanos correspondem à pessoa humana, em razão da natureza corpórea, espiritual e social desta e devem ser respeitados pelo ordenamento positivo, por todos os poderes e autoridades, cedendo apenas às exigências do bem comum.

Oportuna essa ideiação, de vez que, se os direitos humanos se formulam em apreço aos conteúdos corpóreo e espiritual das pessoas, bem assim ao seu envolvimento no contexto social, como se pode depreender, então, é de concluir que os indivíduos que padeçam de deficiência, incapacidade ou enfrentem desvantagem devem ser considerados com base nesses seus conteúdos, para que recebam do ordenamento jurídico estatal e das autoridades públicas competentes o aparato indispensável e na proporcionalidade que a situação de cada um daqueles exija.

No dizer de Chinchilla Herrera (1997, p. 38-39), na atualidade,

los derechos humanos son considerados, ante todo, como derechos morales, es decir, como exigências éticas superiores que se proyectan sobre el mundo Del derecho y sirven como justificación de reclamos vehementes de algo (el objeto del derecho) frente a alguien.

Ora, sob esse prisma, considerando-se com *status* de exigências éticas superiores os direitos humanos, é óbvia a ilação de o serem os de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais.

Na enunciação de Perez Luño et al. (1979, p. 43), os direitos humanos são o “conjunto de facultades e instituciones que [...] concretam as exigencias de la dignidad, la libertad y la igualdad humanas, las cuales deben ser reconocidas positivamente por los ordenamientos juridicos a nivel nacional e internacional”.

Segundo Ieciona Brito Filho (2004b, p. 33), os direitos humanos são o “conjunto mínimo de direitos que permitam ao homem viver com dignidade”.

De acordo com esses parâmetros, a acessibilidade e a locomoção das pessoas com necessidades especiais se colocam sob o pálio dos direitos humanos, no

sentido de garantir-se àquelas que, nos diversos ambientes de convivência social, sejam aceitas e se sintam em situação de dignidade, liberdade e igualdade.

Vale assinalar, de permeio, que dignidade, liberdade, igualdade e direitos humanos estão mencionados no texto da Constituição da República Federativa do Brasil: a dignidade da pessoa humana entre os fundamentos republicanos (art. 1º, III); a liberdade e a igualdade no elenco dos direitos individuais e coletivos (art. 5º, *caput*); e os direitos humanos, com sua prevalência, entre um dos princípios dessa República (art. 4º, II).

A alusão aos direitos humanos e fundamentais, dentre estes o de liberdade, faz com venha a lume a diferenciação entre esses três signos jurídicos empreendida por Haba, que, como traz a lume Dornelles (2000, p. 54-55), concebe os direitos humanos “como a expressão axiológica que serve como base para a sua positivação jurídica, ou seja, o direito como valor, como o conjunto de princípios norteadores da lei”, e entende os direitos fundamentais “como a expressão positivada, em textos legais, daquela dimensão valorativa original”, bem como as liberdades individuais “como uma categoria referente às liberdades que se concretizam nas relações sociais, a manifestação fática dos direitos previstos legalmente, o exercício prático dos direitos reconhecidos como fundamentais”.

Segundo ainda Dornelles (2000, p. 55), na concepção de Gregório Peces-Barba, sem fazer essa distinção tríplice e partindo de uma única definição de direitos fundamentais, “todos os direitos são humanos visto que apenas o ser humano é sujeito de direito capaz, portanto, de exercer a sua personalidade jurídica”.

Colhe-se de J. Silva (1997, p. 174 e 177), a assertiva de que a expressão **direitos fundamentais do homem** lhe parece a mais adequada, porque enseja o discernimento de que os direitos humanos são prerrogativas e instituições concretizadas, pelo Direito positivo, como garantias de que todas as pessoas tenham convivência digna, livre e igual.

Aludindo-se, assim, a direitos fundamentais, convém trazer à baila que, segundo Chinchilla Herrera (1997, p. 47-48), a expressão direito fundamental veio substituir os tradicionais verbetes direitos civis, liberdades públicas e outros, nos âmbitos da linguagem filosófica e de Direito comparado dos direitos humanos, e denota

uma positivação formal desses direitos nas Cartas Constitucionais e sua concreção em verdadeiros direitos subjetivos, significando algo mais que veementes exigências morais.

Também sob esse prisma, visível se torna a conotação de que são subjetivos os direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, podendo ser exigidos com base nas normas que os regulam, no plano do Direito positivo.

Arremate-se, conseqüentemente, que, pressupondo-os como sendo naturais e morais, os direitos de acessibilidade e locomoção, ou seja, o ir e o vir, preexistem ao próprio Estado, pois são inerentes ao ser humano pelo simples fato de nascer ou existir e, portanto, pertencem ao campo dos direitos humanos. Por estarem positivados, isto é, consubstanciados em normas jurídicas, do que são exemplos os arts. 227, § 2º, e 244 da Constituição Federal, e as incorporadas na Lei Federal nº 10.098, de 19.12.2000, que estabelece as regras gerais de acessibilidade e locomoção, devem igualmente ser respeitados como direitos humanos.

Ademais, com aporte nesses entendimentos, pode-se afirmar que os direitos humanos não são estritamente fulcrados na mera essência ou natureza do homem, como inerência sua, mas são os que, integrantes do ordenamento jurídico, devem guarnecer a dignidade, a liberdade e a igualdade dos seres que trazem, endogena e exogenamente, aquela essência, quer tenham, quer não, necessidades especiais, devendo, em relação a estes, servir de fundamento a que suas deficiências, incapacidades e desvantagens se superem, mediante a acessibilidade e a locomoção, como resultado da eliminação de barreiras físico-estruturais e de comunicação.

3.2 EM CONSONÂNCIA COM AS CARACTERÍSTICAS DOS DIREITOS HUMANOS

As aspirações de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais se conformam às características dos direitos humanos, segundo as quais estes são **imprescindíveis**, **inalienáveis**, **individuais** e **universais**, como leciona Ferreira Filho (2002, p. 22-23).

Verifica-se, com efeito, que a acessibilidade e a locomoção são imprescindíveis, porque estão vinculados à “natureza imutável” (FERREIRA FILHO (2002, p. 22) de cada pessoa com necessidades especiais e, por isso, não se perdem no tempo. São inalienáveis, porque essas pessoas não podem renunciar à sua própria natureza e, portanto, lhes são adstritos os direitos ao acesso e locomoção de um para outro lugar. São individuais, pois cada pessoa com necessidades especiais é um ser humano, moralmente perfeito e completo, o que a faz ter senso de autovalor, inobstante os estigmas sociais. São universais, pois a acessibilidade e a locomoção não se afiguram exclusivas de uma só pessoa, de vez que dizem respeito a um número infinito de indivíduos, ou seja, à humanidade.

Amoldam-se, outrossim, a acessibilidade e locomoção daquelas pessoas às características de **imprescritibilidade, inalienabilidade, irrenunciabilidade, inviolabilidade, universalidade, efetividade, interdependência e complementaridade** que Moraes (2003, p. 41) atribui ao que prefere chamar de **direitos humanos fundamentais**.

Conseqüentemente, a acessibilidade e a locomoção são direitos que se revestem de **imprescritibilidade**, porque não se perdem pela decorrência do tempo, mas vigoram no tempo de maneira infinitesimal, como se verifica em face da Constituição Federal em vigência, que os abriga nos arts. 227, § 2º, e 244, e da legislação ordinária que os contempla, por meio, por exemplo, da Lei Federal nº 10.098, de 19.12.2000, afora leis estaduais e municipais. Por estarem previstos em normas constitucionais federais e estaduais que gozam de autonomia, são alcançados pela característica da **interdependência**. Devem ser interpretados em consonância com os objetivos do legislador constituinte, com suporte na característica da **complementaridade**. De acordo com a característica da **efetividade**, clamam para que lhes seja garantida a realização concreta, pelo poder estatal, mediante instrumentos coercitivos, dentre os quais podem ser enumerados a ação civil pública, a ação civil ordinária e o mandado de segurança. Em razão de que devem ser respeitados por normas infraconstitucionais e por atos de autoridades públicas, estão escudados na característica da **inviolabilidade**. Por outro lado, como não se transferem de um indivíduo a outro, a título gratuito ou oneroso, principalmente de alguém acometido de

deficiência, incapacidade ou em desvantagem, se acomodam na característica da **inalienabilidade**. Ademais, como não podem ser renunciados ou abdicados pelas pessoas assim acometidas que, ao contrário, necessitam de acesso e meios de mobilidade, para a sobrevivência, são tangenciados pela característica da **irrenunciabilidade**. Finalmente, como devem estar vinculados, de modo abrangente, a todos os indivíduos que apresentem aquelas limitações, são direitos dotados da característica de **universalidade**.

3.3 A PARTIR DA FUNDAMENTAÇÃO: DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA

Importante é empreender a análise da acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, sob o influxo da fundamentação dos direitos humanos.

A busca dessa fundamentação remonta ao posicionamento de Bobbio (1992, p. 16-17), expresso no sentido de que existem vários fundamentos possíveis, levando em conta os problemas históricos, sociais, econômicos e psicológicos que permeiam os direitos humanos, donde ser relativo o fundamento destes, como conseqüência da vagueza, variabilidade, heterogeneidade e antinomia dos mesmos.

Contraopondo-se a Bobbio, mediante os argumentos de que assim como outros direitos subjetivos são heterogêneos, também, o podem ser os direitos humanos, apesar de sua diversidade, e de que nem mesmo a ciência encontrou definição precisa e indiscutível do que seja o próprio Direito, Comparato (1988, p. (60) exterioriza o entendimento de que o fundamento absoluto dos aludidos direitos é a “dignidade substancial de pessoa”, ou seja, reside no próprio homem.

Procurando explicar o significado dessa dignidade, Comparato (1988, p. 61-62,66,69,72-73) invoca a afirmação bíblica (tradição judaica) de que o homem tem essência divina, porque feito à imagem e semelhança de Deus e da tradição grega que declara o homem possuidor de dignidade própria e independência, acima de todas as outras criaturas, além de que, segundo a concepção dualista, é composto de corpo e alma. Ao lado disso, adota como subsídio da dignidade uma das características do homem, apontada pela antropologia filosófica hodierna, qual seja, a unicidade

existencial, ratificada pela combinação invariável e irreprodutível de genes durante a meiose, donde se dizer que é “um ente único e rigorosamente insubstituível”, sem equivalente, haja vista que se trata do “único ser cuja existência, em si mesma, constitui um valor absoluto, isto é, um fim em si e nunca um meio para a consecução de outros fins” e, ademais, o único dotado de autonomia (com razão ou racionalidade, capacidade inventiva e capacidade expressional), vale dizer, de aptidão para formular suas próprias regras existenciais.

Comparato (1988, p. 74)²⁰, afirmando que o reconhecimento da dignidade da pessoa humana subsiste ao próprio Estado, proclama-a como atributo essencial do homem, independentemente de suas qualificações decorrentes de sexo, raça, religião, nacionalidade, posição social ou qualquer outra e, também, como um valor ético superior a todos os demais ligado a esse ser, no mundo, salientando que a titularidade dos direitos humanos decorre, pura e simplesmente, da existência do homem, sem necessidade de qualquer outra “precisão ou concretização”²¹, diferentemente de outros direitos que, para serem reconhecidos, dependem de particularidades individuais ou sociais.

Ao lado de Comparato, Sarlet (2002, p. 41), com inspiração no pensamento clássico, entende que a dignidade é qualidade intrínseca, irrenunciável e inalienável da pessoa humana, tanto assim que, além de funcionar como elemento que a qualifica, deve ser reconhecida, respeitada, promovida e protegida, não podendo ser criada, concedida ou retirada da referida pessoa. Por isso, a pessoa não deve, sequer, cogitar da pretensão de que lhe seja concedida sua dignidade, em virtude de lhe ser imanente.

Acentua Sarlet (2002, p. 61) que não havendo respeito pela vida, integridade física e moral do ser humano, nem lhe sendo asseguradas as condições mínimas de existência digna, a liberdade, a igualdade e outros direitos fundamentais não passam de meros objetos de arbítrios e injustiças.

Além disso, divisa-se, na dignidade da pessoa humana, uma dimensão simultaneamente negativa (defensiva) e positiva (prestacional): a primeira carrega o significado de que a pessoa não deve sofrer qualquer forma de humilhação ou ofensa;

²⁰ O autor faz toda essa conceituação acerca dos direitos humanos.

²¹ Expressão usada pelo próprio Comparato.

a segunda encerra a pressuposição de pleno desenvolvimento da pessoa, mediante o reconhecimento de “total autodisponibilidade das possibilidades de atuação próprias de cada homem, sem interferências ou impedimentos exógenos e sua autodeterminação” (RIBEIRO, 2005, p. 177-178).

Nesse espraiamento doutrinário, é preciosa a distinção oferecida por Kant²², enunciando que a noção de dignidade humana toma como referencial a humanidade como um todo, enquanto que a de dignidade da pessoa humana se refere a atributo da pessoa humana individualmente considerada (determinada) e não a um ser ideal ou abstrato. A perspectiva kantiana vislumbra a autonomia ética do ser humano, ou seja, sua autonomia da vontade, a título de atributo exclusivo, a partir de sua natureza racional, como fundamento de sua dignidade.

Ainda segundo essa concepção, em decorrência da autonomia, os homens, como seres racionais, existem como fins em si mesmos, por isso que chamados de pessoas, e não podem se tornar alvo do arbítrio de outras vontades, ao contrário dos irracionais que, por terem valor relativo, existem como meios e, por isso, se chamam coisas, pois sua existência depende da natureza e não, da vontade humana. Considera a pessoa humana peculiar e insubstituível, comparável a algo que não tem preço e, portanto, sem equivalente, daí proveniente a sua dignidade²³.

Contudo, o entendimento de que a dignidade da pessoa humana tem como fator de sustentação a autonomia ou a racionalidade desta, que a habilita para a formulação de suas próprias regras existenciais, leva à indagação de como se situariam, nesse campo, os seres desprovidos de tal qualidade.

A resposta a essa indagação crucial é dada por Sarlet (2002, p. 45) que, considerando a liberdade (autonomia) em abstrato, vale dizer, como capacidade potencial de cada ser humano para autodeterminar sua conduta, independentemente da sua realização efetiva, coloca sob a abrangência da dignidade as pessoas absolutamente incapazes (grave doença mental, por exemplo), por entender que a possuem tanto quanto as consideradas física e mentalmente capazes.

²² Explicação a respeito dessa diferenciação é encontrada em Sarlet (2002, p. 53).

²³ A esses ensinamentos kantianos se reporta Sarlet (2002, p. 32 a 35, 45 e 51 a 53).

No mesmo sentido teleológico, assim se pode interpretar, é a atitude jusfilosófica de Dworkin (1998, p. 307-310), quando afirma que a dignidade possui vozes ativa e passiva conectadas, de tal maneira que é, no valor intrínseco (“santidade” e inviolabilidade) da vida humana, que se encontra a explicação para o fato de que tem direito àquela, também, o ser desprovido de consciência de sua própria dignidade, por força de demência ou perda completa de sua capacidade de autodeterminação.

A esse naipe se irmana Grimm (apud SARLET, 2002, p. 52) que, sob o influxo da consideração de que a dignidade é um valor intrínseco do ser humano, manifesta a convicção de que mesmo faltando autonomia (decisão sobre projetos existenciais e felicidade) ao indivíduo, este deve ser respeitado pela sua condição humana.

Como assimila Koppernock (apud SARLET, 2002, p. 50), mesmo o indivíduo sem condições de ter decisão própria e ser responsável, de acordo com a biomedicina e a bioética, com a conseqüente perda do exercício pessoal da capacidade de autodeterminação, se mantém sob o pálio da dignidade, devendo ser protegido e assistido pelo Estado e pela comunidade.

Por outro ângulo, o convencimento de que os seres desprovidos de razão ou racionalidade são dotados de dignidade traz implícita a noção de que têm direito à igualdade. Esta é componente da dignidade, como salienta Brito Filho (2004b, p. 45)²⁴.

À luz do humanismo cristão, todo homem, pouco importando sua origem ou situação social, seria intrinsecamente valioso e indistintamente digno de respeito²⁵. A idéia estoíca, em sua dimensão qualitativa, declara não haver nenhum indivíduo possuidor de maior ou menor grau de dignidade em relação aos demais, como delinea Etcheverry (1975, apud RABENHORST, 2001, p. 25). Como arremata Fromm (1975, apud RABENHORST, 2001, p. 25-26), a dignidade “conduz não só ao conceito de igualdade entre os homens, ou mesmo da sua liberdade em relação a Deus, como

²⁴ O autor, na nota de rodapé nº 81, manifesta o entendimento de que a liberdade e a igualdade são componentes da dignidade.

²⁵ Tal se deve à idéia estoíca de fraternidade entre os homens, a qual, em sua dimensão qualitativa, informa que nenhum indivíduo possuiria maior ou menor grau de dignidade frente aos demais, porque todos dotados de idêntica estrutura espiritual, sendo abandonada a dimensão quantitativa, que se baseava na honraria ou distinção decorrente da situação social do indivíduo. É como pensa Rabenhorst (2001, p. 26).

também a uma convicção humanista central de que todo homem encerra, em si, toda a humanidade”.

Por seu turno, Rabenhorst (2001, p. 46-48) vaticina que a dignidade humana é destituída de qualquer alicerce religioso ou metafísico, sendo um princípio prudencial, sem qualquer conteúdo pré-fixado, o mesmo que uma **cláusula aberta**, asseguradora a todos os indivíduos do direito à mesma consideração e respeito, embora dependente, para ser concretizada, dos julgamentos que os referidos indivíduos façam acerca da admissibilidade ou inadmissibilidade das diversas formas de manifestação da autonomia humana.

Não se afigura exagerado que, por esse viés advindo da **cláusula aberta**, se busque para os direitos humanos um fundamento derivado do elemento biológico que vem, no mundo hodierno, se tornando o fulcro da engenharia genética: notadamente o **genes humano**.

Como se sabe, esse elemento contém todas as mensagens, baseadas no DNA, que conferem carga hereditária de todos os caracteres pertinentes à espécie humana. Isso ocorre independentemente do que a genética informa acerca da importância do DNA para as outras espécies, tanto animais como vegetais.

Desse modo, mesmo que, originados ou transmitidos por meio dessas mensagens, os caracteres, os genótipos, determinem os fenótipos, ou seja, a cor da pele e dos olhos, a estatura, a fisionomia e o sexo, afora outros traços de uma geração a outra de seres humanos, não se pode olvidar de um **mínimo igualitário** que representam os genes, pois, no universo biológico, são a origem desses seres, embora tão diversificados dentro de seu conglomerado numericamente infinito.

Por todas essas considerações, esse **mínimo**, que se apresenta unívoco em termos de que dele dimanam todos os componentes desse conglomerado, espalhados pelo planeta, tem-se a concepção de que, por essa origem única, todos decorrem de um ponto comum que lhes confere direitos iguais, sejam ou não atingidos pelos dimorfismos que os genes trazem em si e dos quais todos os seres são herdeiros em potencial, muitos sendo receptores reais dessa herança, como, *v. g.*, os possuidores da síndrome de Down.

Por meio de cláusula aberta, chegar-se-ia, portanto, ao elemento para embasar a igualdade e, como a igualdade é integrante da dignidade, restaria como indiscutível fundamentação dos direitos humanos.

O outro componente da dignidade é a liberdade, ao lado da igualdade, como afirma Brito Filho (2004, p. 45). Interpreta-se das afirmações de Block (1976, p. 29, apud RABENHORST, 2001, p. 24) que a liberdade e a igualdade se situam sob a natureza humana racional, vale dizer, decorrem da dignidade humana.

Nesse contexto, vale salientar que Brito Filho (2004, p. 45), tomando a dignidade da pessoa humana como o fundamento dos direitos humanos, complementa que, em razão de sua dignidade, o homem merece ter um mínimo de direitos, nos seguintes modos: “A dignidade, dessa feita, deve ser considerada como atributo do homem, algo que dele faz parte, e portanto, o faz merecedor de um mínimo de direitos”.

É importante acrescentar que a dignidade da pessoa humana se constitui na prioridade das prioridades para a promoção dos direitos humanos, como preleciona Ramirez (1997, p. 86). Leva-se em consideração, para assim hierarquizá-la, o fato de o homem ter autoconsciência e, em função disso, gozar da peculiaridade de comunicar-se consigo mesmo, sendo essa comunicação intrapessoal a condição *sine qua non* para o desenvolvimento interpessoal, em todos os níveis, especialmente no social (RAMIREZ, 1997, p. 86-87). Os direitos à vida, à liberdade e à igualdade estão enraizados no aludido princípio, porque são irradiações da racionalidade, que é conteúdo nuclear da dignidade da pessoa e qualidade específica da condição humana, justificando-se o valor prioritário dos mesmos. Ocorre essa prioridade porque, apesar de embasados na dignidade da pessoa humana, os direitos humanos são de categoria variável, pois uns têm conexão interna com referida dignidade e de forma fundamental prevalecem sobre os demais e outros, em virtude de se articularem com esses primeiros direitos, se originam de maneira mediata do aludido princípio (RAMIREZ, 1997, p. 88). Dentro desse quadro de prioridades, a base da dignidade humana deriva dos direitos essenciais da liberdade e da igualdade²⁶.

²⁶ Eis, a propósito, o que este autor escreve: “Por lo mismo, la coherencia interna de los elementos expuestos pone de relieve la necesidad de admitir que los derechos prioritarios del hombre se respaldan en la base de su dignidad racional. En ese aspecto, aseguran A. Verdross, J. Castán y M. L. Marin que de la base de la dignidad humana derivan los derechos esenciales de la libertad e igualdad de la persona”.

Todo esse suporte interpretativo dá a certeza de que se albergam no conceito de dignidade todas as pessoas, indistintamente, no que se incluem as dotadas ou não de discernimento, esta que é a forma mais grave de anomalia. Daí se colocarem ao alcance da dignidade todas as demais pessoas que apresentem deficiências ou incapacidades e, assim, se defrontem em situação de desvantagem. E assim situam-se no mesmo diâmetro de dignidade conferida às pessoas que não tenham essas limitações. Decorre-lhes isso da igualdade e da liberdade, enquanto componentes da dignidade, para que tenham acesso e se movimentem nos mais diversos ambientes, estruturas imobiliárias, espaços e logradouros de uso público, no que pesem suas limitações orgânicas hereditárias ou adquiridas no decorrer da vida.

Pode-se acrescentar que a acessibilidade e a locomoção se constituem no mínimo de direitos para que as pessoas com necessidades especiais mantenham sua dignidade. Quando se lhes propicia a superação de obstáculos arquitetônicos, resulta a materialização de direitos básicos para uma vida pautada na dignidade. Esses direitos se constituem em um arcabouço mínimo que ecoa ou se reflete da dignidade como expressividade do ser humano.

3.4 DE ACORDO COM A POSIÇÃO CLASSIFICATÓRIA

O conhecimento acerca das classificações dos direitos humanos permite saber qual a importância destes para a acessibilidade e a locomoção das pessoas com necessidades especiais. A partir do grau dessa importância, pode-se traçar o equacionamento da problemática dessas pessoas, em termos de efetivação daqueles seus direitos que, como se registrou, são o mínimo indispensável a que tenham dignidade.

Com efeito, em consonância com o que ensina Alves (2003, p. 113), os direitos humanos se agrupam em três gerações: na primeira, os direitos civis e políticos, ou seja, os direitos de liberdade; na segunda, os direitos econômicos e sociais, os quais seriam direitos de igualdade; na terceira, os direitos de fraternidade ou solidariedade, nos quais se incluem os direitos à paz, ao desenvolvimento, a um meio ambiente

saudável e ao usufruto dos bens qualificados como patrimônio comum da humanidade, entre os quais os fundos oceânicos.

À semelhança desse doutrinador, o jurista Ferreira Filho (2002, p. 57-58) insere, na sua tarefa classificatória dos direitos humanos, os direitos de liberdade na primeira geração, os direitos de igualdade, na segunda, e os direitos de solidariedade, na terceira, os quais enumera como o direito à paz, ao desenvolvimento, ao meio ambiente e ao patrimônio comum da humanidade, acrescentando-lhes o direito à autodeterminação dos povos e o de comunicação.

Por sua retaguarda, o constitucionalista Moraes (2003, p. 45) enumera os direitos fundamentais de primeira geração como os direitos e garantias individuais e políticos clássicos (liberdades públicas), os de segunda geração, esta compreendendo os direitos econômicos, sociais e culturais, e os de terceira geração, como os direitos de solidariedade ou fraternidade, abrangentes dos direitos ao meio ambiente equilibrado, à saudável qualidade de vida, ao progresso, à paz, à autodeterminação dos povos e a outros direitos difusos.

Inovando em visão classificatória, Guerra Filho (1997, p. 13) toma como base, para isso, o que denomina de dimensões dos direitos humanos, em função do que especifica como direitos do indivíduo os civis e os políticos; como direitos da coletividade os econômicos, sociais e culturais, também chamados simplesmente de direitos sociais ou direitos de justiça; e como direitos do próprio gênero humano os de solidariedade ou fraternidade.

Há tendência de se preferir essa nova maneira de classificar os direitos humanos, porque aquela clássica classificação leva a que se tenha a falsa idéia de superação de uma geração pela outra e estimula o aumento do seu número para quarta e até quinta gerações, como salienta Brito Filho (2004b, p. 36-37) que, a propósito disso, vincula a classificação dos referidos direitos ao interesse protegido, fixando a sua convicção de que à primeira dimensão estão relacionados os direitos individuais, à segunda, os interesses das coletividades e dos grupos ou direitos coletivos em sentido estrito, e à terceira, os interesses difusos, tais como o meio ambiente, na qualidade de patrimônio comum da humanidade, e os interesses públicos primários, como o direito ao desenvolvimento ou à autodeterminação dos povos.

A tríade de valores preconizados pela Revolução Francesa e cristalizados na Declaração Universal dos Direitos do Homem e do Cidadão, de 1789, está distribuída na clássica classificação doutrinária das três gerações de direitos humanos. Catalogam-se, conseqüentemente, na primeira dessas o de liberdade; na segunda, o de igualdade; e na terceira o de fraternidade ou solidariedade (ALVES, 2003, p. 133). Pode-se, também, considerá-los, respectivamente, alocados nas primeira, segunda e terceira dimensões dos direitos humanos, à luz da concepção de Guerra Filho. A liberdade tem sua importância exortada por Perez Luño (1995, p. 49), quando afirma que se “constituye, desde siempre, el principio aglutinante de la lucha por los derechos humanos”, acrescentando que “durante mucho tiempo la idea de libertad, en sus diversas manifestaciones, se identificó con la propia noción de los derechos humanos”, além de frisar que é reputada como o único direito natural, na concepção de Herbert Hart.

Nos meandros dessas classificações, situa-se, entre os direitos humanos de primeira geração, a **liberdade negativa**, isto é, a que deve ser respeitada pelo Estado, mediante a postura de não a suprimir indevidamente, ou seja, deve este fazer uma **prestação negativa**, enquanto que, entre os direitos humanos de segunda geração, se insere a **liberdade positiva**, que compete ao Estado no sentido de propiciar liberdade aos indivíduos por meios idôneos.

Anote-se que Bobbio (1992, p. 32-33) ensina que os direitos de liberdade são os que tendem a limitar o poder do Estado e reservar para o indivíduo uma esfera de liberdade em face daquele ente, deixando inferir a concepção de liberdade negativa, enquanto que, no tocante aos direitos políticos, a liberdade passou a ser concebida positivamente.

De acordo com Moraes (2003, p. 45) e Alves (2003, p. 66), os direitos humanos, em sua segunda geração, se identificam com as liberdades positivas, reais ou concretas, a título de direitos sociais.

Seguindo a vertente classificatória de Guerra Filho (1997, p. 13), tem-se a ilação de que essas formas de liberdade se albergam nos direitos humanos da primeira e segunda dimensões.

Em virtude de estar incumbido dessa prestação positiva, o Estado deve assegurar e, não somente isso, mas concretizar em favor das pessoas portadoras de necessidades especiais a sua liberdade, vale dizer, os seus direitos de acessibilidade e locomoção, de modo que tenham ao seu dispor os meios e os instrumentos que lhes permitam o deslocamento, a mobilidade, o ingresso e a saída de lugares públicos e privados onde tenham algum interesse a ser tratado ou resolvido, até mesmo como viés existencial.

Clara resulta, por outro lado, a posição da liberdade como retaguarda dos direitos de acessibilidade e locomoção das mencionadas pessoas, sendo o reverso disso a submissão a uma vida vegetativa, assemelhada a um encarceramento domiciliar ou internação em alguma entidade caritativa, sem que possam buscar a realização nos vários setores da sociedade.

Outro direito que, como o posiciona a doutrina, está alocado nos direitos humanos de segunda geração, é a igualdade (FERREIRA FILHO, 2002, p. 57-58; LENZA, 2005, p. 31). Apregou-a o art. 1º da Declaração frutificada na Revolução Francesa: “Os homens nascem e permanecem [...] iguais em direitos”. O albergamento desse princípio, naquele documento histórico, remonta aos dizeres pressagiadores de Aristóteles, de que a igualdade consiste em tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, o que se contextualiza na literatura jurídica como “notória afirmação [...] assaz de vezes repetida”, como lembra Mello (2002, p. 10).

Montesquieu (1979, p. 114) alerta: “No seu estado natural, os homens nascem numa verdadeira igualdade, mas não podem permanecer nela. A sociedade faz com que a percam e apenas retornam à igualdade pelas leis”. Percebe-se a força que, nessa concepção, tem a lei para instaurar a igualdade entre os homens, a qual passa a ser, desse modo, normativa, sem a herança do estado natural.

Infere-se, então, que, sob o impulso daquele documento germinado na Revolução Francesa, o princípio da igualdade se consagrou e, em função desse seu império, deve abranger todas as pessoas, sofram ou não de alguma deficiência. Em relação às pessoas com necessidades especiais, deve funcionar como equação jurídica capaz de resolver-lhes os problemas de acessibilidade e locomoção.

No âmbito dos direitos humanos de terceira geração ou dimensão, estão inclusos os de solidariedade ou fraternidade, os de desenvolvimento e os difusos.

A solidariedade, com raízes no estoicismo e no cristianismo primitivo, passou por uma transformação incomensurável das noções jurídicas do individualismo, por força dos direitos sociais, segundo a percepção de Barbosa (1964, p. 297), parecendo-lhe que o egoísmo cedia à solidariedade humana. Na transposição do século XIX para o XX, representou a caminhada da sociedade para “novas práticas sociais, políticas, jurídicas, econômicas, culturais, industriais e tecnológicas que subvertem os dados da vida social”, segundo Farias (1998, p. 195). É a perspectiva do Estado de solidariedade, ou seja, a visão de que o Estado, a sociedade civil e o mercado estão sempre em relação de mútua complementaridade, e não de oposição (FARIAS, 1998, p. 199). É, também, o discurso do Estado de Direito Democrático, fluído do solidarismo jurídico, segundo o qual o direito, a solidariedade e a democracia caminham juntos, podendo-se afirmar que o Direito de solidariedade se sobrepõe ao individualismo em matéria de organização social e política (FARIAS, 1998, p. 274 e 277).

Segundo Comparato (2003, p. 64), o princípio da fraternidade ou solidariedade, cujo fundamento ético ressoa da idéia de

justiça distributiva, entendida como a necessária compensação de bens e vantagens entre as classes sociais, com a socialização dos riscos normais da existência humana, [está preso] à idéia de responsabilidade de todos pelas carências ou necessidades de qualquer indivíduo ou grupo social.

e serve para respaldar os direitos sociais, mediante a realização de políticas públicas que se destinem a “garantir amparo e proteção social aos mais fracos e mais pobres; ou seja, aqueles que não dispõem de recursos próprios para viver dignamente”, o que se deve interpretar como um eco do Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais de 1966, ao proclamar que toda pessoa tem direito “a um nível de vida adequado para si próprio e sua família, inclusive à alimentação, vestimenta e moradia adequadas, assim como a uma melhoria contínua de suas condições de vida” (COMPARATO, 2003, p. 64).

A solidariedade ou fraternidade serve para que os anseios de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais se transformem em realidade, mediante a contribuição de toda a sociedade e do Estado, sob sua regência, para que

sejam eliminadas ou adaptadas as barreiras arquitetônicas que as afligem. Afinal de contas, como enfatiza Séguin (2002, p. 32), a fraternidade pressupõe a existência de amor e, para que exista, “tem-se que gostar do próximo apesar das diferenças”²⁷.

No elenco dos direitos humanos da terceira geração ou dimensão, está contemplado o direito ao desenvolvimento. Enuncia-o a respectiva declaração, aprovada pela Assembléia Geral da ONU, em 1986, como direito humano inalienável, em virtude do qual toda pessoa humana e todos os povos têm o direito de participar, contribuir e usufruir do desenvolvimento econômico, social, cultural e político, no qual todos os direitos humanos e liberdades fundamentais podem ser realizados, como destaca Alves (2003, p. 114-115), esclarecendo que é de titularidade individual ou coletiva, o que “corresponderia ao verdadeiro *direito de ter direitos*, para pessoas e povos”, ante a perspectiva de ser “um direito universal e inalienável e parte integrante dos direitos humanos fundamentais”. A propósito, a asserção de Sen (2000, p. 261), no sentido de que os “direitos humanos também se tornam parte importante da literatura do desenvolvimento”.

Com o desenvolvimento se inter-relacionam a acessibilidade e a locomoção das pessoas com necessidades especiais, pois do avanço tecnológico frutificam criações que podem ajudá-las na superação das barreiras, como a construção ou adaptação de prédios com escadas rolantes, elevadores e rampas, e outros ingredientes do mobiliário urbano, bem como de adaptação de veículos, inclusive de uso coletivo etc.

Nos cognominados direitos humanos de terceira geração, intercalam-se os chamados direitos difusos (MORAES, 2003, p. 45). Estes são interesses “pertencentes a um número indeterminado de pessoas, titulares de um objeto indivisível e que estão ligados entre si por um vínculo fático”, como os interpreta Souza (2000, p. 146). Na asserção de Arlacch (1991, p. 1), por difuso “se quer entender o interesse de um grupo de pessoas indeterminadas, entre as quais não há vínculo jurídico, mas há, sem dúvida, interesses, que lhes são comuns”.

²⁷ Salienta a autora: “Ousamos dizer que para haver fraternidade tem que haver amor. Uma vez li uma definição de amor como gostar apesar de. Para haver fraternidade tem-se que gostar do próximo apesar das diferenças.]

Por seu turno, Mancuso (1994, p. 114 e 110) assevera que os direitos difusos “são interesses metaindividuais [e se caracterizam] pela indeterminação dos sujeitos, pela indivisibilidade do objeto, por sua intensa litigiosidade interna e por sua tendência à transição ou mutação no tempo e no espaço”, salientando que são pertencentes ao gênero “interesses meta ou superindividuais”, nos quais estão compreendidos os que ultrapassam da órbita individual e se situam na “ordem coletiva”, considerada em sentido amplo, preenchida de valores como o bem comum, a qualidade de vida, os direitos humanos etc.

Nos quadrantes conceituais dos direitos difusos se subsumem a acessibilidade e a locomoção das pessoas com necessidades especiais, por serem em número indeterminado (que não reflete uma exatidão matemática, dada a possibilidade de aumento desse número, infelizmente, como resultado de acidentes ou seqüelas de enfermidades), embora estimável em 24.600.255 (vinte e quatro milhões, seiscentos mil e duzentos e cinqüenta e cinco), no país, de acordo com o Censo Demográfico de 2000, divulgado pelo IBGE, e por estarem ligadas mediante relações fáticas em torno de um objeto indivisível, que é o de terem os seus caminhos livres de obstáculos arquitetônicos, tanto nas edificações, vias e logradouros destinados ao uso público, como nos meios de transporte coletivo, bem assim o de que haja implantação de equipamentos e mobiliários urbanos.

Por sua vez, Ferreira Filho (2002, p. 103) classifica os direitos fundamentais quanto ao objeto em: **liberdades**, conceituando-as como poderes de fazer, sendo seu objeto as ações (fazer) ou omissões (não-fazer), como, por exemplo, a liberdade de ir e vir; **direitos de crédito**, conceituando-os como poderes de reclamação de algo, sendo seu objeto contraprestações positivas; **direitos de situação**, que conferem poderes de exigir um *status*, objetivando uma situação preservada ou restabelecida, no que se incluem os direitos humanos de terceira geração; **direitos de garantias instrumentais**, que se revelam como poderes para mobilizar a ação do Estado, objetivando que este faça uma prestação jurisdicional, por meio de um instrumento, como o mandado de segurança; e **direitos à garantia-limite**, emprestando a estes a significação de poderes de exigir que determinadas coisas não sejam feitas, isto é, são direitos a um não fazer.

Fazendo, nesse passo, aproximação entre os direitos de acessibilidade e locomoção das referidas pessoas e as **liberdades** preconizadas pela referida classificação, avulta claro que, dentre aquelas, a liberdade de locomoção serve bem para expressar sua correlação com os anseios das pessoas com necessidades especiais no sentido de se movimentarem no espaço geográfico, como o fazem todos os seres humanos.

Face, também, ao **direito de crédito**, de acordo com a retrocitada classificação, tem-se a evidente correlação entre aqueles e essa espécie de liberdade, ou seja, confere-se às pessoas com necessidades especiais o poder de reclamar que o Estado lhes propicie, não só através de leis adequadas, mas também mediante políticas idôneas, os meios e os instrumentais, para que possam viver livremente dentro do espaço social, ou seja, de exercerem suas potencialidades e aptidões pessoais, como resultado da eliminação de barreiras arquitetônicas, a implantação de mobiliário urbano e a preparação e a adaptação de veículos automotores, com vistas a que tenham concretizados aqueles direitos almejados.

Na mesma direção, milita a compreensão de que são assimiladas pelos **direitos de situação**, inclusos na precitada classificação doutrinária²⁸, as pretensões das referidas pessoas de serem favorecidas, pelo Estado, com cidades desenhadas de acordo com as necessidades de acessibilidade e locomoção, isto é, que os prédios públicos e privados sejam construídos com rampas, escadas com corrimãos em ambos os lados e elevadores com metragens que acomodem cadeiras de rodas; o espaço público seja dotado de mobiliário urbano; e os meios de transporte coletivo construídos com elementos estruturais que possibilitem o ingresso e saída daquelas pessoas.

Aliam-se a isso os **direitos a garantias instrumentais**, sugeridos pelo mencionado constitucionalista, pois funcionam como vieses capazes de dotar as referidas pessoas dos poderes de, mediante, por exemplo, uma ação civil pública ou um mandado de segurança, exigir que o Poder Público interfira para impedir que o calçamento público contenha desnivelamento a impedir o tráfego de cadeirantes.

²⁸ Faz-se referência, óbvia, à classificação exposta por Ferreira Filho (2002)

Além disso, com os **direitos a garantias-limite** se estreitam os direitos de acessibilidade e locomoção das aludidas pessoas, porquanto fazem jus a que esses não lhes sejam cerceados.

Vale, aqui, salientar que a doutrina alude à existência da quarta geração ou dimensão dos direitos humanos. Colhe-se, assim, que Bobbio (1992, p. 6) admite como integrantes dessa dimensão as novas exigências referentes aos efeitos traumáticos da pesquisa biológica voltada para a manipulação do patrimônio genético de cada indivíduo, bem como que Paulo Bonavides advoga sejam incluídos, no âmbito dessa nova dimensão ou geração dos direitos humanos, os direitos à democracia, à informação e ao pluralismo, decorrentes da globalização dos direitos fundamentais, como noticia Lenza (2005, p. 31), além do direito universal ao desarmamento, como forma de preservação da espécie humana, e o direito à não intervenção genética, como enumera Tavares (2000, p. 390).

A respeito dessa dimensão, há considerá-la apenas em seus prenúncios, pois, como frisa Sarlet (2005, p. 59), embora seja de referir a tendência de reconhecê-la, ainda não está consagrada na esfera do Direito internacional e das ordens constitucionais internas.

3.5 À LUZ DA TEORIA DOS PRINCÍPIOS

A caracterização da acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais como direitos humanos, também, encontra respaldo na teoria dos princípios ou modelo de três níveis preconizada por Alexy (1997, p. 159)²⁹, a qual tem como eixo a proporcionalidade, mediante mecanismo de ponderação. Para isso, importa levar em conta que aqueles vieses de mobilidade são demandas que representam o mínimo existencial para que as referidas pessoas vivam com dignidade.

A formulação dessa teoria parte da bifurcação das normas jurídicas em regras e princípios (ALEXY, 1993, p. 83)³⁰.

²⁹ É o “modelo de regras/princípios/procedimento” apregoadado pelo autor.

³⁰ O autor discorre sobre a teoria dos princípios, demonstrando a técnica da ponderação para solução de antagonismos entre aqueles, através da *lei de colisões*. Toma como base, para isso, a divisão de normas em princípios e regras.

Como se sabe, ambas as espécies de normas, apesar de terem em comum a enunciação de *dever ser* e de se valerem de expressões deontológicas básicas de mandatos ou obrigações, permissões e proibições³¹, apresentam-se revestidas de profundas diferenciações. As *regras* ordenam as realizações nos **limites** do possível dentro do âmbito das possibilidades jurídicas e reais ou fáticas; os **princípios** ordenam as realizações na **maior medida possível**, na esfera das referidas possibilidades. As regras podem ser cumpridas ou não, devido ao seu caráter de **definitivas**, embora admitam **cláusula** de exceção; os princípios, ao contrário, são **mandados de otimização** (têm caráter *prima facie* e o resultado da aplicação de um princípio em um caso concreto não o torna definitivo para outro), porque podem ser cumpridos em diferentes graus, conquanto não admitam cláusula de exceção. As regras estão ligadas a uma **dimensão de validade** e, por isso, valem ou não juridicamente; os princípios estão ligados a uma **dimensão de peso**, donde a pressuposição de que sempre estão dotados de validade, isto é, sempre valem juridicamente. As regras são de nível **relativamente baixo de generalidade**; os princípios se apresentam envoltos em **grau de generalidade relativamente alto**³².

A aplicação de uma ou outra dessas espécies de normas, quando surgem efeitos jurídicos contraditórios e incompatíveis entre si, ocasiona os fenômenos denominados por aquele jusfilósofo de **conflito de regras e colisão de princípios** (ALEXY, 1993, p. 88-100).

O primeiro desses fenômenos, o **conflito de regras**, pode ser equacionado através de duas soluções (ALEXY, 1993, p. 88-89). A primeira consiste no uso da **cláusula de exceção**, que quebranta o rigor das normas, fazendo com que percam o caráter de definitivas, em um caso concreto, embora sem serem excluídas do ordenamento jurídico. A outra solução consiste na declaração de invalidez de uma das normas, motivando sua exclusão do ordenamento jurídico, em favor da outra, mediante o uso de uma das seguintes hipóteses: **a lei posterior derroga a anterior; a lei especial derroga a geral; a importância das regras em conflito.**

³¹ Alexy (1993, p. 52-53) se refere às expressões deontológicas como modalidades básicas de mandato, proibição e permissão, exemplificando-as como “pode”, “proibido” e “devem”, utilizadas em enunciados normativos, nos quais se contêm normas.

³² Essas características dos princípios e das regras são explicadas por Alexy (1993, p.81-92)

No tocante à colisão de princípios, a solução encontra aporte na chamada “lei de colisão”, na qual se alberga a ponderação. Esta, partindo do pressuposto de que todos são sempre válidos e, por isso, não podem ser excluídos do ordenamento jurídico nem quebrantados por uma cláusula de exceção, se pauta nos mecanismos consistentes na precedência dos princípios colidentes e na verificação de qual dos interesses abstratamente da mesma hierarquia exsurge **maior peso**, em cada caso concreto, para identificação de qual dos aludidos princípios prevalece (ALEXY, 1993, p. 89-90).

Essa precedência se coloca sob a dicotomia de incondicionada e condicionada (ALEXY, 1993, p. 92). A primeira não exige condições para a aplicação dos princípios, os quais, por isso, não cedem um a outro, como ocorre nos casos concretos regulados por um só dos princípios e abrange os que, dentre estes, são considerados absolutos, no seu referimento aos direitos individuais ou aos bens coletivos. A segunda, ao inverso, exige o preenchimento de condições para haver prevalência de um princípio em face de outros, antagônicos, com os quais espreitam efeitos jurídicos reciprocamente contraditórios. Isso acontece porque um tem limitadas possibilidades jurídicas de cumprimento diante dos demais, daí serem considerados relativos, quando se referirem aos direitos individuais ou aos coletivos. Observa-se, todavia, que o princípio da dignidade da pessoa humana, sempre, tem precedência sobre os outros princípios.

Há, como explicita Alexy (1993, p. 111-115), conexão entre a teoria dos princípios e a máxima denominada de **proporcionalidade**, dividindo-se esta em três máximas parciais: **adequação, necessidade e proporcionalidade em sentido estrito**. As duas primeiras dizem respeito aos princípios como mandatos de otimização, no que tange às **possibilidades fáticas**. Já a proporcionalidade em sentido estrito se inter-relaciona com os princípios enquanto mandatos de otimização, no concernente às **possibilidades jurídicas**. Em torno dessa terceira máxima parcial gira o manejo da “lei de colisão”, como corolário da precitada teoria.

Os ensinamentos de Alexy encontram recepção na doutrina brasileira. A propósito, Sarmiento (2002, p. 96-104), além de afirmar ser essencial o princípio da proporcionalidade para a ponderação de interesses, salienta que a estes se impõem

restrições arbitradas, mediante o emprego das três dimensões do referido princípio, quais sejam, a adequação, a necessidade e a proporcionalidade em sentido estrito, para que se busque o equilíbrio entre os interesses em jogo. Em outras palavras, a restrição imposta a cada um dos interesses deve ser idônea para garantir a sobrevivência do outro e a menor possível, de modo que haja a proteção do interesse contraposto, bem como o benefício logrado com a restrição a um interesse deve compensar o grau de sacrifício imposto ao interesse antagônico. Consoante, por outro lado, se infere das lições de Canotilho (1992, p. 174), esse mecanismo é possível em decorrência da otimização como característica dos princípios, o que, portanto, enseja o “balanceamento de valores”, de acordo com os respectivos pesos, e a ponderação entre “princípios eventualmente conflitantes”.

A aplicação da mencionada teoria está relacionada à garantia de um **mínimo vital**³³. Este é o mínimo existencial, que se constitui no mínimo de condições materiais indispensáveis à própria sobrevivência. É, por outro modo de dizer, uma faceta do princípio da dignidade da pessoa humana ou, ainda, uma fração nuclear deste (BARCELLOS, 2002b, p. 248). Resulta esse mínimo da ponderação dos princípios da dignidade da pessoa humana e da igualdade real (BARCELLOS, 2002a, p. 42). Portanto, no âmbito da técnica de ponderação, na qual sobreleva a proporcionalidade, na verificação dos pesos dos princípios para se saber qual o prevalecente, o mínimo existencial assume papel importante, por ser a exteriorização do princípio da dignidade da pessoa humana que, como foi visto, sempre prevalece sobre os demais. Vale colacionar aqui que “a dignidade é um valor subordinante, que nunca cede em face dos valores subordinados” (MACHADO, 2003, p. 91), o que se interpreta no sentido de ser preponderante sobre outros valores, ou seja, que o princípio do qual é conteúdo sempre prevalece sobre outros princípios.

Apesar da complexidade que a caracteriza, a teorização exposta por Alexy (1997), espelhada no modelo de três níveis – sistema de regras, princípios e procedimento – e que, em seu desdobramento, contém a cognominada teoria dos princípios, com a sua técnica da ponderação, vem sendo adotada nos ambientes judiciais, quando o dimensionamento de uma lide envolver valores que dizem com os

³³ Expressão usada por Alexy (1993, p. 495)

direitos fundamentais do homem, como os previstos na Constituição da República do Brasil, relacionados aos princípios que a permeiam e servem de suporte ao conjunto normativo infraconstitucional, tanto assim que, havendo colisão entre esses princípios, na busca da solução jurídica necessária, tem sido manejada a aludida técnica.

Em conseqüência disso e destinando-se à aplicação aos casos concretos e difíceis (*harde case*), a teorização de Alexy funciona como via de explicação e solução de questões que envolvam pessoas com necessidades especiais, em face da problemática que enfrentam diante de barreiras arquitetônicas. Presta-se a demonstrar, por meio da ponderação de interesses, a possibilidade de solução da colidência entre os mesmos, vale dizer, entre os valores, já que há coincidência estrutural entre os princípios e valores.

Desse modo, quando existe colisão entre valores que dão conteúdo a princípios ou, de modo diferente de expressão, quando colidem princípios relacionados àqueles valores, como o da dignidade e o interesse público, de um lado e, do outro, interesses privados ou econômicos ou valores ou princípios, como o da propriedade particular, ou mesmo o de preservação do patrimônio histórico e cultural, há que se empregar a técnica da ponderação. De observar-se, oportunamente que, sempre, haverá prevalência do princípio da dignidade da pessoa humana e que, nessa direção, se deve “perceber que dignidade é inseparável do homem, e dela decorrem todos os outros direitos”, como afirma Neme (2006, p. 139), acrescentando que a “igualdade entre os homens surge, então, como corolário do direito à dignidade”. Além disso, não se deve perder de vista que o princípio da dignidade da pessoa humana se vincula à liberdade e à igualdade, enquanto valores (BARBOSA, 2002, p. 96). Nesse passo, oportuno é repetir com Torres (2002, p. 436) que os direitos humanos se legitimam pelos princípios da igualdade e da ponderação e da razoabilidade.

Assim sendo, por todo o exposto, plausível é o entendimento de que a caracterização da acessibilidade e da locomoção das pessoas com necessidades especiais encontra embasamento nos direitos humanos e de sua natureza estão entranhados, à luz da teoria dos princípios, a partir da concepção de que, da ponderação destes, mediante proporcionalidade, surge a prevalência do princípio da dignidade da pessoa humana, que tem vinculação com a igualdade material e a

liberdade e do qual é núcleo o mínimo existencial, representado por aquelas formas de mobilidade indispensáveis à sobrevivência das referidas pessoas.

A propósito, colhem-se da jurisprudência casos concretos que se amoldam aos delineamentos da teoria dos princípios e que, por isso, servem como demonstração de que a acessibilidade e a locomoção das pessoas com aquelas singularidades são direitos humanos, pois da prevalência do princípio da dignidade da pessoa humana, com sua vinculação à igualdade material e à liberdade, lhes decorre a preservação do mínimo existencial.

Um desses casos é o de uma deputada estadual que teve negado o mandado de segurança que houvera impetrado contra a presidência da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, para que fosse adaptada a estrutura da tribuna ali existente, que se constituía de plataforma elevada, à qual somente se podia chegar por meio de uma escada de dois lanços e vencida uma estreita passagem, o que se tornava inacessível à impetrante, em virtude de deficiência física em seus membros inferiores. O Órgão Especial do Tribunal de Justiça daquele Estado entendeu pela carência de direito líquido e certo da impetrante, ante a impossibilidade material de adaptação da tribuna e porque a lei assegura o acesso adequado a logradouros e edifícios de uso público e não, de uma dependência específica, ou seja, a referida tribuna.

A impetrante interpôs o Recurso Ordinário em Mandado de Segurança nº 9613/SP (98/0022827-6), cujo relator, o Ministro José Delgado³⁴, do Superior Tribunal de Justiça, votou pelo provimento do pedido, determinando à autoridade impetrada uma das seguintes providências: a de que, por meio de modificação arquitetônica, possibilitasse àquela parlamentar meios de acesso à referida tribuna ou que designasse local equivalente ao parlatório da tribuna de modo que lhe fosse permitido o acesso e a permanência necessários para a realização de suas atividades parlamentares, em igualdade de condições com seus pares.

³⁴ O relator do recurso narra o caso tomando como base o parecer exarado pelo Subprocurador-Geral da República, Dr. Washington Bolívar Júnior, e o voto-vencido do Desembargador Weiss Andrade, do Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo.

Notoriamente, prevaleceu no julgamento desse recurso a aplicação do princípio da dignidade da pessoa humana, como desdobramento da teoria dos princípios, mediante o uso da técnica da ponderação, resultando preservado o mínimo existencial, vale dizer, as condições básicas, de que carecia aquela parlamentar para o exercício de suas atividades, indispensáveis à sua sobrevivência política. É o que se depreende da ementa, principalmente pela leitura de seu item 9, na qual se resume esse julgado, *in verbis*:

EMENTA: CONSTITUCIONAL. MANDADO DE SEGURANÇA. PARLAMENTAR. DEFICIENTE FÍSICO. UTILIZAÇÃO DA TRIBUNA DA ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA. ACESSO NEGADO. ILEGALIDADE. IGUALDADE DE TRATAMENTO. VALORIZAÇÃO DE PRINCÍPIO CONSTITUCIONAL.

1. Concessão de mandado de segurança em favor de Deputada Estadual portadora de deficiência física para que sejam criadas condições materiais, com a reforma da Tribuna para lhe permitir fácil acesso, de expor, em situação de igualdade com os seus pares, as idéias pretendidas defender, garantindo-lhe o livre exercício do mandato.

2. Odiosa omissão praticada pelo Presidente da Assembléia Legislativa por não tomar providências no sentido de adequar a Tribuna com acesso fácil para a introdução e a permanência da impetrante em seu âmbito, a fim de exercer as prerrogativas de mandato em posição equânime com os demais parlamentares.

3. Interpretação do art. 227, da CF/88, e da Lei nº 7.853, de 24/10/89.

4. Da Tribuna do Egrégio Plenário Legislativo é que, regimentalmente, servem-se, obrigatoriamente, os parlamentares para fazer uso da palavra e sustentar posicionamentos e condições das diversas proposições apresentadas naquela Casa.

5. É a Tribuna o coração do parlamento, a voz, o tratamento democrático e necessário a ser dado à palavra de seus membros, a própria prerrogativa máxima do Poder Legislativo: o exercício da palavra.

6. A Carta Magna de 1988, bem como toda a legislação regulamentária da proteção ao deficiente físico, são claras e contundentes em fixar condições obrigatórias a serem desenvolvidas pelo Poder Público e pela sociedade para a integração dessas pessoas aos fenômenos vivenciados pela sociedade, pelo que há de se construir espaços acessíveis a elas, eliminando barreiras físicas, naturais ou de comunicação, em qualquer ambiente, edifício ou mobiliário, especialmente nas Casas Legislativas.

7. A filosofia de desenho universal neste final do século inclina-se por projetar a defesa de que seja feita adaptação de todos os ambientes para que as pessoas com deficiência possam exercer, integralmente, suas atividades.

8. Recurso Ordinário em Mandado de Segurança provido para reconhecer-se direito líquido e certo da impetrante de utilizar a Tribuna da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo, nas mesmas condições dos demais Deputados, determinando-se, portanto, que o Presidente da Casa tome todas as providências necessárias para eliminar barreiras existentes e que impedem o livre exercício do mandato da impetrante.

9. Homenagem à Constituição Federal que deve ser prestada para o fortalecimento do regime democrático, com absoluto respeito aos princípios da igualdade e de guarda dos valores protetores da dignidade da pessoa humana e do exercício livre do mandato parlamentar (BRASIL. STJ, 01 jul. 1999).

Um outro caso é o que consta do agravo de instrumento nº 259.489-5/3, que foi julgado pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, em 04.11.2002, tendo sido relator o des. Josino de Sylos. Foi interposto por uma empresa de transporte coletivo, inconformada com a liminar exarada, pelo Juízo da Comarca de Assis, do Estado de São Paulo, determinando que disponibilizasse, no prazo de 90 (noventa) dias, em cada uma de suas linhas, naquele município, “um ônibus com sistema de elevação hidráulica ou adaptação similar que garanta aos portadores de deficiência físico-motora, inclusive em cadeira de rodas ou com outros aparelhos” o livre acesso nos referidos veículos, sob pena de multa de 100 salários mínimos por dia de atraso para a concretização dessa ordem judicial.

O voto, proferido no bojo desse recurso, salientou que a Constituição Federal, nos arts. 1º, III, 6º, 227, § 2º, e 244, “preservando a dignidade da pessoa humana, a sua procura por educação, trabalho e lazer, em suma por integração social, colocando para tanto à sua disposição todos os bens e serviços”, prevê que a lei deve dispor sobre normas de fabricação de veículos de transporte coletivo que garantam o “acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência”. Manteve a liminar agravada, exceto quanto ao valor da multa diária, reduzindo-o para R\$ 2.000,00 (dois mil reais) por dia em que fosse descumprida.

Eis a ementa resultante do julgado:

Agravo de instrumento – ação civil pública para o livre acesso aos veículos de transporte coletivo urbano de deficientes físicos – concedida liminar para que empresa concessionária coloque, em cada linha, um ônibus com as características especiais, impondo pena pecuniária no descumprimento – admissibilidade – pretensão tutelada pelo direito objetivo – possibilidade jurídica do pedido – redução da multa diária – agravo parcialmente provido. (SÃO PAULO. TJ, 04 nov. 2002)

No caso sob comento, houve a prevalência do princípio da dignidade da pessoa humana sobre o da legalidade, pois, à época de julgamento do precitado agravo, não estava regulamentada a Lei nº 10.048, de 08.11.2000, cujo art. 5º, *caput* e § 2º, que estabeleceu o prazo de 12 (doze) meses, desde a sua publicação, em 09.11.2000, para que os veículos de transporte coletivo a serem produzidos, a partir de então, fossem planejados de forma a facilitar o acesso ao seu interior por parte “das pessoas portadoras de deficiência” e, por outro lado, que os proprietários teriam o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da regulamentação da mesma lei, para fazerem

as adaptações necessárias nos referidos veículos, de modo que oferecessem “acesso facilitado das pessoas portadoras de deficiência”. O Ministério Público invocou a autoaplicabilidade do mencionado diploma legal, porque este, ainda, não estava regulamentado. A cogitada regulamentação, embora estivesse prevista para 60 (sessenta) dias, depois de publicada a lei, somente veio a ocorrer com a publicação do Decreto nº 5.296, de 02.12.2004 no Diário Oficial da União, de 03.12.2004.

Obviamente, no caso, os subsídios se prestam a que se tenha a convicção de que são direitos humanos a acessibilidade e a locomoção das pessoas com necessidades especiais, de vez que permitem vislumbrar aí a caracterização de mínimo existencial daquelas, expressão do princípio da dignidade da pessoa humana, sempre prevalecente como resultado do mecanismo de ponderação, dentro da teoria apregoada por Alexy.

Um terceiro caso é o que se refere à antecipação de tutela deferida pelo Juízo da Vara da Infância e Juventude do Foro Regional da Lapa, do Estado de São Paulo, em atendimento ao pedido formulado pelo Ministério Público, no bojo de uma ação civil pública e que, conseqüentemente, condenou a “Transporte São Paulo”, empresa de economia mista, e o município de São Paulo à obrigação de incluírem um “menor portador de grave deficiência física e mental” e uma acompanhante no Programa de Atendimento de Passageiros Especiais (ATENDE), sob pena de aquelas pessoas jurídicas pagarem a multa de R\$ 5.000,00 (cinco mil reais), em caso de descumprimento da referida ordem judicial.

Alegou o proponente da referida ação que o menor, sendo portador de paralisia cerebral, não conseguira se cadastrar naquele programa, porque a Secretaria de Transportes (SPTRANS) não abria novas inscrições e, por isso, ficou impossibilitado de dar prosseguimento ao tratamento de sua saúde, nos setores de Hidroterapia e Fisioterapia da Universidade Paulista (UNIP), pela falta de transporte. Esclareceu ser o mencionado programa “um serviço porta-a-porta oferecido pela Municipalidade local a pessoas portadoras de deficiência com alto grau de dependência, que não podem utilizar os meios de transporte comuns adaptados”, acrescentando que, à época do ajuizamento do pleito, era executado, mediante a disponibilidade de 109 (cento e nove) vans com elevador e espaço para cadeiras de

rodas, e servia a um grupo de 759 (setecentos e cinquenta e nove) pessoas com aquelas singularidades e 718 (setecentos e dezoito) acompanhantes.

Em face da concessão da tutela pelo Juízo monocrático, aquela empresa e município se insurgiram mediante os agravos de instrumento nºs 92.215.0-0 e 92.711.0-3, julgados, simultaneamente, pelo Tribunal de Justiça da referida unidade da Federação, sendo relator de ambos o des. Borelli Machado. A agravante argumenta que “o menor, embora portador de deficiência física e mental, não se enquadra nos requisitos previstos no Decreto 36.071/96”, que regulamenta o mencionado programa. O agravante alega que a tutela fere a restrição de ser concedida apenas contra a Fazenda Pública e que sua concessão ocorreu sem sua prévia oitiva, como dispõe a Lei nº 8.437/92, ampliando seu reclamo para afirmar que “o provimento dado implica indevida intromissão no poder discricionário da Administração Pública, além de violar o princípio da isonomia”.

O *custos legis* opinou, em 22.07.02, pelo improvimento dos agravos, por não vislumbrar “qualquer prejuízo aos cofres municipais, em decorrência do cumprimento da medida liminar deferida pelo douto Juízo”.

O voto, acolhido por unanimidade, em Câmara Especial do Tribunal de Justiça daquele Estado, após rechaçar as razões dos agravantes, asseverou, ao enfoque do art. 208, III e VII, da Constituição Federal, que “quanto à educação, a ela garante-se o efetivo acesso, incluindo-se o transporte aos estabelecimentos de ensino [...], conferindo-se atenção especial aqueles portadores de deficiência física ou mental”, acentuando: “Por evidente que esta prioridade se estende à proteção à saúde, conforme se depreende do disposto no art. 11, §§ 1º e 2º, do ECA”. Negou provimento aos agravos, o que significa que a tutela se manteve incólume.

É o que se depreende da ementa a seguir transcrita:

Agravo – Tutela antecipada visando a imposição de obrigação de fazer à Administração Pública, consistente na inclusão de menor, portador de deficiência física e mental, no programa denominado de ATENDE – Necessidade da criança de transporte especial, diverso do convencional, para sujeitar-se a tratamento de saúde – Presença dos pressupostos autorizadores da medida – Intervenção indevida do Poder Judiciário na discricionariedade da Administração Pública não configurada – Recursos improvidos. (SÃO PAULO. TJ, 26 ago. 2002)

No caso, esgrimiram-se o princípio da conveniência e oportunidade, no qual a administração pública buscou alicerces para fazer valer o seu poder discricionário, possivelmente com o fito de economizar o erário, ao não oferecer novas oportunidades de inscrição ao programa ATENDE, e o princípio da dignidade da pessoa humana, fundado no interesse de que ao menor assistido pelo Ministério Público fosse conferida igualdade material de direito de locomoção, para tratamento de saúde.

Houve a prevalência do princípio da dignidade da pessoa humana, permeando o julgamento dos agravos, com a manutenção da tutela antecipada, para que o menor fosse abrangido pelo programa ATENDE que, para aquele, passou a ter o significado de mínimo existencial, como desdobramento do aludido princípio.

Chegando-se a essa prevalência, como resultado da aplicação do mecanismo de ponderação, ínsito à teoria dos princípios, certo se afigura concluir, por esse viés, que a acessibilidade e a locomoção das pessoas com necessidades especiais se inserem entre os direitos humanos.

3.6 REALIZABILIDADE: PROTEÇÃO, TRIDIMENSIONALIDADE E MÍNIMO EXISTENCIAL

A realizabilidade dos direitos humanos exige estratégia que se baseia na importância de lhes dar proteção, para que se concretizem, consoante a visão de Bobbio (1992, p. 24-26 e 37), que assevera ser importante saber qual “o modo mais seguro de garanti-los”, para impedir que continuem a ser violados, apesar das solenes declarações que os contemplam.

A estratégia para essa realizabilidade engloba, até como ressonância de ser importante e indispensável protegê-los, as três dimensões dos direitos humanos (CASTELLANOS; TERRURÓ, 1999, p.167-191).

Um dos componentes dessa tridimensionalidade é o **reconhecimento**, que deve ser feito pelas Constituições de cada Estado, pois as normas constitucionais são diretamente aplicáveis e invocáveis, de modo que favorecem a força normativa e a validade jurídica dos direitos humanos (CASTELLANOS; TERRURÓ, 1999, p.183-184).

A outra dimensão é a **condicionalidade material**, que exige a conquista da igualdade social, em sentido real e não meramente jurídico ou formal, ou seja, a

compensação econômica das desigualdades e a criação de iguais possibilidades para os menos favorecidos, que existem quantitativamente em maioria, de modo que possam desfrutar dos diversos direitos civis, políticos, sociais, econômicos e culturais, o que, em suma, se constitui no esteio principal das bandeiras paradigmáticas dos direitos humanos. Subordina-se às possibilidades e às disponibilidades econômicas e financeiras do Estado e está muito relacionada ao desenvolvimento econômico, às funções sociais e ao modo de distribuição de riquezas (CASTELLANOS; TERRURÓ, 1999, p.186-189).

A terceira dimensão é a que diz respeito ao **sistema de garantias**, que consiste na institucionalização de um forte e múltiplo sistema de vias jurisdicionais e ordinárias e também não jurisdicionais, uma vez que, para o respeito e a proteção dos direitos humanos, não bastam as condições materiais, embora representem o remédio econômico para a realização, o desfrute e o exercício dos referidos direitos (CASTELLANOS; TERRURÓ, 1999, p.188-189).

A conjugação dessas três dimensões é fundamental para a realização e a concretização dos direitos humanos, ou seja, para que se efetivem. Para que esses direitos se tornem realidade, insta que, além de serem reconhecidos, também existam condições materiais para que esse intento se concretize e que, para serem garantidos, exista um sistema idôneo. Em outras palavras, devem estar respaldados em normas jurídicas, para serem exigidos. Assim estando previstos, para que se viabilizem, no mundo real, deve haver suporte material representado pelos recursos financeiros em volume compatível com o desafio, para que sejam realizados e também pelos aparatos tecnológicos. Ademais, se, apesar de reconhecidos, isto é, previstos no ordenamento jurídico, e existir aquele suporte material, houver omissão para que se concretizem, deve haver disponibilidade de medidas que, mediante um sistema apropriado, lhes assegurem a realização e a efetivação, no mundo real. Deve, em suma, haver a previsão legal desses direitos, recursos materiais e medidas garantidoras que lhes confirmem efetividade e realização.

Ante toda essa mesma perspectiva se colocam a acessibilidade e a locomoção na condição de direitos imanentes às pessoas com necessidades especiais. A efetividade desses direitos deve decorrer da sua previsão em normas jurídicas, da

disponibilidade de recursos materiais, tanto financeiros como tecnológicos, e medidas utilizáveis, tais como ação civil pública, ação civil ordinária, mandado de segurança etc., para que, coercitivamente, sejam concretizados.

Conforme se infere dos ensinamentos de Castellanos e Terruró (1999, p. 169), se não existirem as referidas dimensões, vale dizer, a sua efetiva observância conjunta, as questões relacionadas aos direitos humanos não passarão de demagogia e retórica, pois não serão resolvidas a discriminação e a desigualdade, e, portanto, não haverá uma verdadeira cultura nacional dos referidos direitos, menos ainda o gozo pleno e igual destes por todos os seres humanos e a dignificação da pessoa.

A estratégia para a realizabilidade dos direitos humanos, também, gira em torno do **mínimo existencial** (BARCELLOS, 2002a)³⁵.

A teoria de John Rawls permite a explicação acerca do significado desse mínimo, a partir do princípio da diferença (RAWLS, 1993, p. 166), cujo enfoque é a distribuição dos bens na sociedade e, portanto, diz respeito à justiça distributiva, pois trata do mínimo social (RAWLS, 1992, p. 218), que consiste na garantia destinada a cada homem no sentido de que disponha de um mínimo de condições materiais. Aponta, nesse contexto, três elementos: o primeiro, consiste em que a distribuição da desigualdade deve maximizar o bem-estar dos menos favorecidos (o aumento da desigualdade só é justificável, se redundar em maior expectativa de benefícios para o sujeito representativo mais pobre); o segundo, em que as posições e as funções, na sociedade, devem estar abertas a todos indistintamente; o terceiro, em que os indivíduos devem estar em posição inicial eqüitativa de oportunidades, o que funciona como pressuposto do princípio da liberdade, uma vez que a utilização desta pelo homem se torna inviável diante da carência do mínimo existencial (BARCELLOS, 2002a, p. 27-28).

Permeando desse discernimento a análise sobre os direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, percebe-se que estas, uma vez colocadas no patamar que Rawls chama de **posição inicial eqüitativa de oportunidades**, mediante a eliminação ou a adaptação de barreiras arquitetônicas

³⁵ A autora discorre sobre os pensamentos de John Rawls, Michael Walzer e Robert Alexy acerca do mínimo existencial.

ou disponibilidade de elementos de urbanização e de mobiliário urbano acessíveis, portanto, sendo-lhes oferecido o **mínimo de condições materiais**, poderão usufruir da liberdade de ir e vir e, conseqüentemente, migrar para posições e funções na sociedade que, desse modo, as oportunizará a todos, indistintamente. Terão, dessarte, as referidas pessoas a possibilidade de superar as desvantagens que as estruturas físico-ambientais lhes antepõem e não se quedarão mais diante destas em razão de deficiências ou incapacidades orgânicas.

Outra teoria, exposta por Michael Walzer, concebe o mínimo existencial como “um conjunto de direitos mínimos do homem que decorrem de sua humanidade, [...] sem os quais o indivíduo perde a capacidade de se tornar membro da comunidade e de compartilhar o que quer que seja com os demais homens” (BARCELLOS, 2002a, p. 39). Colhe-se de Walzer (1983, p. 11-13), ao arquitetar sua **teoria da igualdade complexa**, que, em uma sociedade justa, nenhum **bem social** (dinheiro, lazer, trabalho, poder político, educação etc.) pode servir como instrumento de dominação. Ao contrário, deve cada bem social “ser distribuído de acordo com as concepções compartilhadas na comunidade de bem-estar social e o sentido, também comum, atribuído a cada um desses bens” (BARCELLOS, 2002a, p.32-34), além de qualificar essa sociedade pela ausência de subordinação ou dominação entre os homens, embora aceite como natural, não injusta, a diferença entre estes.

Na exposição de suas idéias, Walzer transforma aqueles bens em **esferas autônomas** e estabelece que o acesso a cada uma obedece a **três critérios formais**, quais sejam, o de troca em um mercado livre (por meio de dinheiro), o de mérito e o de necessidade, e um **critério informal**, que consiste no acesso irrestrito e geral a alguns bens, dando como exemplo a educação básica (BARCELLOS, 2002a, p. 34).

Identifica, ainda, em sua teorização, duas camadas valorativas: a das **moralidades máximas** ou **plenas**, decorrentes da vida comunitária; a da **moralidade mínima** ou **nuclear** (relacionada ao aspecto universal do indivíduo, que é sua própria humanidade, vale dizer, à dimensão universal em cada indivíduo decorrente de sua humanidade) que, além de funcionar como um limite ao poder deliberativo da sociedade, se constitui no conjunto de direitos básicos do homem, dentre os quais as

condições materiais elementares que lhe possibilitem participação efetiva na comunidade (BARCELLOS, 2002a, p. 34-35).

Frente ao conteúdo dessa teoria, assimila-se que os edifícios públicos ou destinados ao uso coletivo, os elementos de urbanização e do mobiliário urbano e os meios de transporte coletivo não podem servir para expressar a dominação das pessoas isentas de necessidades especiais sobre as que se caracterizam por ter essas necessidades. Pode-se concluir, portanto, que estas merecem ter acesso àqueles bens, pois são disponibilizados para toda a sociedade, sem distinção dos que a integram, ainda que, como maneira de compartilhamento do bem-estar, haja imprescindibilidade de eliminação das barreiras existentes nos referidos bens ou dos obstáculos ou inadequações que tornem inacessíveis aqueles ingredientes do mobiliário urbano ou os veículos coletivos a um certo grupamento social, que é composto, em grande número, aliás, pelas pessoas com deficiência, incapacidade ou alguma redução na mobilidade. Até mesmo por isso, os recursos financeiros devem ser compartilhados pela sociedade para que os referidos prédios, mobiliários e veículos sejam construídos ou fabricados ou adaptados em obediência à acessibilidade que deles se exige em prol das pessoas que apresentem aquelas limitações. Em resumo, de acordo com essa teoria, são essas as condições materiais elementares de que precisam as referidas pessoas, em respeito à sua moralidade mínima ou nuclear.

Por sua vez, Alexy, a partir da ponderação entre os princípios da dignidade da pessoa humana com outros três, quais sejam, os da separação dos poderes (inclusive a competência de vinculação orçamentária), competência do legislador democrático e direitos de terceiros, conclui pela prevalência daquele, isto é, o da dignidade da pessoa humana, e dentre as medidas para a sua realização elege a consistente na garantia do **mínimo existencial**, considerando-o como núcleo irreduzível do referido princípio e conjunto de circunstâncias materiais mínimas a que todo indivíduo faz jus³⁶. Concebe-o, ademais, no sentido de que representa uma garantia consubstanciada em regra constitucional, como resultado da ponderação dos princípios da dignidade da pessoa humana e da igualdade real (ALEXY 1993, p. 495-496).

³⁶ É o que se deduz dos ensinamentos de Barcellos(2002a, p. 43-45).

Ora, acompanhando a visão de Alexy, a eliminação de barreiras arquitetônicas, a instalação de mobiliário urbano e a oferta de veículos acessíveis, em atenção às pessoas com necessidades especiais, é mínimo existencial, sem o qual não há preservação da dignidade das mesmas, além do que a prevalência do princípio da dignidade da pessoa humana deve funcionar como pêndulo nas decisões judiciais sobre acessibilidade e locomoção das aludidas pessoas, preponderando, mesmo, nos embates em que, porventura, os interesses dos Poderes Executivo e Legislativo forem contrários a que esses direitos se materializem.

3.7 CONCEITUAÇÃO DE ACESSIBILIDADE E LOCOMOÇÃO: AS BARREIRAS

A acessibilidade e a locomoção são direitos básicos das pessoas com necessidades especiais. Hierarquizam-se como axiomas indispensáveis a que essas pessoas plenifiquem suas existências. Afiguram-se como elementos imanentes a que essas pessoas tenham supridas suas deficiências, incapacidades e desvantagens, no dia-a-dia, na busca da melhor qualidade de vida, que somente assim pode ser alcançada. São vias de possibilidade de superação das diferenças das referidas pessoas, diferenças que as colocam em situação dificultosa na realização de cada ato de suas vidas e, também, na concorrência, dentro do espaço social, econômico, político, cultural, educacional, laboral e, enfim, geográfico, com as pessoas que não tenham a singularidade de problemas físico-anatômicos ou orgânicos e físico-psíquicos capazes de tolher-lhes a movimentação corporal e o deslocamento espacial.

Os significados do termo acessibilidade (do latim *accessibilitate*) são os de designar a qualidade de acessível e de facilidade na aproximação, no trato ou na obtenção e os do vocábulo locomoção (de *loco-* + lat. *motione*, movimento) são o ato ou efeito de andar ou de transportar-se de um lugar para outro, de locomover-se (FERREIRA, 1986, p. 28 e 1044).

Na verdade, o vocábulo acessibilidade tem acepção bastante ampla, a ponto de não ser aplicável somente à gama de pessoas com necessidades especiais, mas também a todas aquelas que não se enquadram, milimetricamente, nessa categoria de seres humanos. Em tal sentido, é oportuno o comentário de que “a falta de

acessibilidade permeia vários aspectos da vida de todos os indivíduos e não só daqueles que são designados de ‘portadores de necessidades especiais’³⁷.

Se assim é, com toda essa amplitude, esse termo traz, em sua significação, a implicitude de que tem maior peso para atendimento às pessoas com necessidades especiais, mesmo a partir do pressuposto de que abrange as pessoas sem essas necessidades, embora estas, também, busquem o acesso mais adequado em todos os lugares, apesar de não sofrerem das mesmas limitações que aquelas.

No plano normativo brasileiro, a significação de acessibilidade está grafada na Lei nº 10.098, de 19.12.2000, cujo art. 2º, I, a enuncia nos seguintes moldes:

[...] possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoas portadoras de deficiência e com mobilidade reduzida.

A um primeiro talhe, essa conceituação legal se afigura abrangente, tanto do que seja acessibilidade como do que seja locomoção, dada a impressão que deixa de que essa condição das referidas pessoas está entremeada naquela primeira. Quer-se dizer: a acessibilidade engloba a locomoção. Essa ilação é razoável, pois, para ter acesso a algum lugar ou pessoa, o interessado há que se locomover até ali ou aonde esteja o interlocutor. Donde, conclui-se, o legislador, em um só conceito, bifurcou ou concentrou os significados dessas duas necessidades do ser humano: a acessibilidade e a locomoção.

Essa noção subliminar se completa com o que dimana do conceito acerca do ser humano destinatário da acessibilidade (e da locomoção), tal como o enuncia aquele diploma legal, no art. 2º, III: “pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida: a que temporária ou permanentemente tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo”.

A significação da acessibilidade é extensa. Não trata, apenas, da possibilidade de acesso a lugares e ambientes físicos, como a edifícios destinados ao uso público, tais como aqueles que abrigam clubes, escolas, fábricas, empresas ou servem de sede a repartições públicas e privadas. Inclui-se aí o acesso, mediante a

³⁷ Comentário extraído do texto Pessoa (2004), e que se destinou ao programa “A cidade em questão”, para capacitação em massa, no Ceará.

escrita Braille, do sistema de Libras e de sonorização. Alcança, também, os meios que proporcionam a comunicação, dentre os quais a televisão e a informática, embora, nesses sentidos, aliás, não se preste ao objeto desta tese.

Não se limita, conseqüentemente, o significado de acessibilidade a um só aspecto, nada obstante o sentido mais comum ou o que possa parecer mais curial ou fundamental seja o relacionado à viabilidade de chegar a algum recinto, como requer a situação das pessoas com necessidade de vencer obstáculos físicos nas edificações e nas vias públicas. É como se intui pela definição adotada pela NBR 9050:2004 (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2004), que a discerne como a “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário e equipamento urbano e elementos”.

A propósito, a interpretação acerca da tendência de conferir esse significado ao vocábulo acessibilidade, vinculando-o ao ingresso e à saída de estruturas físico-ambientais ou de deslocamento de um para outro lugar, se justifica ante a própria preocupação do legislador constituinte em fechar a previsão normativa em torno da construção de prédios e fabricação de veículos de uso coletivo, bem como da adaptação de uns e outros construídos ou em circulação, como reza dos arts. 227, § 2º, e 224, da Constituição Brasileira.

Pode-se inferir que essa preocupação minou o intuito do legislador ordinário, ao conceituar a acessibilidade no art. 2º, I, da Lei Federal nº 10.098, de 19.12.2000. Deixa o elaborador da norma transparecer isso, quando vincula a acessibilidade ao mobiliário urbano, às edificações e aos meios de transporte. É bem verdade que distendeu a abrangência desse significante para apanhar o acesso concernente aos sistemas, e aos meios de comunicação e sinalização. Não se deve perder de vista, porém, que procurou relacionar estes aos elementos daquela espécie de mobiliário, como o são os semáforos e os postos de sinalização, segundo se depreende da disposição constante do art. 17, combinada com as dos arts. 8º e 9º do aludido diploma legal. Ademais, *v. g.*, os elevadores devem ser dotados de sonorização e botoeiras com linguagem em Braille, para serem acessíveis a pessoas com deficiência sensorial, auditiva e visual.

A significação de acessibilidade engloba outros conceitos básicos, tais como os de desenho universal, equipamento e mobiliário urbanos.

O primeiro desses, o desenho universal, objetiva “atender à maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população” (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2004).

Por sua vez, os equipamentos urbanos são o conjunto de “bens públicos e privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados” (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2004), sendo exemplos disso ginásios de esportes, clubes, escolas, praças, parques, auditórios e estacionamentos.

Ao lado disso, o mobiliário urbano é constituído dos “objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos e privados” (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2004), no que se inserem, além dos semáforos e postos de iluminação, as cabines telefônicas, as fontes públicas, as lixeiras, os toldos, as marquises, os quiosques e quaisquer outros de natureza análoga, consignados na aludida lei, aos quais se podem acrescentar as caixas de Correio e as bancas de jornal, exemplificativamente.

No contexto da acessibilidade estão os elementos da urbanização, que são os componentes das obras de urbanização, paisagismo e de planejamento urbanístico, tais como pavimentação, saneamento, encanamento para esgotos, distribuição de energia elétrica, iluminação pública, abastecimento e distribuição de água, enumerados no art. 2º, IV, daquela lei. No mesmo contexto, o referido diploma legal define a ajuda técnica como “qualquer elemento que facilite a autonomia pessoal ou possibilite o acesso e uso do meio físico”.

De outra margem, relacionam-se, endogenamente, à acessibilidade e à locomoção das pessoas com necessidades especiais as barreiras que, nos termos da referida lei, art. 2º, II, são definidas como “qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso à liberdade de movimento e à circulação com segurança das pessoas”.

As barreiras, assim definidas, classificam-se em arquitetônicas e nas comunicações. As primeiras se subdividem em: barreiras arquitetônicas urbanísticas, que são “as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público”; barreiras arquitetônicas na edificação, que se apresentam como “as existentes no interior dos edifícios públicos e privados”; e barreiras arquitetônicas nos transportes, assim nominadas, por serem “as existentes nos meios de transportes”. As barreiras nas comunicações, por sua vez, se constituem em “qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa”.

O Decreto nº 5.296, de 02.12.2004, regulamento da Lei Federal nº 10.098, de 19.12.2000, distende um pouco o conceito de barreiras, acrescentando que, também, são qualquer entrave ou obstáculo à “possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação”. Distende, por outro lado, o conceito de barreiras nas edificações, ao enunciar que são “as existentes no entorno e interior das edificações de uso público e coletivo e no entorno e nas áreas internas de uso comum nas edificações de uso privado multifamiliar”. Da mesma maneira, quanto às barreiras nas comunicações e informações, conceitua-as como o entrave ou obstáculo, seja qualquer for, para “a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos dispositivos, meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa, bem como aqueles que dificultem ou impossibilitem o acesso à informação”.

3.8 IMPRESCINDIBILIDADE DE ELIMINAÇÃO DE BARREIRAS: A CIDADE ACESSÍVEL

A concretização da liberdade positiva³⁸, prestação positiva estatal ou discriminação positiva, patamares conceituais que exigem a intervenção estatal na realização de tarefas voltadas à efetivação de direitos, funciona como plataforma para que as pessoas com necessidades especiais tenham, em seu favor, uma política pública de eliminação de barreiras do meio físico-estrutural e que lhes proporcione o adjutório representado pelo mobiliário urbano. Imbrica-se aí a realização dos direitos

³⁸ Terminologia a que refere Araújo (2003, p. 55).

humanos de acessibilidade e locomoção dessas pessoas. Para estas, é imprescindível a eliminação dos referidos obstáculos, como única forma de superação das adversidades físico-ambientais.

A eliminação desses óbices é o único viés capaz de fazer com que as aludidas pessoas se tornem infensas ou imunes à sistemática excludente que reina na sociedade. Segundo os ensinamentos de Foucault (1994, p. 483-485 apud FONSECA, M., 1997, p. 125-126), na sociedade existem quatro sistemas de exclusão: o primeiro está relacionado ao trabalho e consiste em excluir pessoas da produção econômica; o segundo consiste em excluir as pessoas da família, colocando-as à margem da reprodução; o terceiro exclui do discurso, ou seja, não permite que as pessoas participem da circulação de símbolos; o quarto exclui da produção lúdica. Para Foucault, por esse quatupé são atingidos os loucos, como integrantes da espécie representada pelos doentes mentais. Podem-se enquadrar nos referidos parâmetros as demais pessoas com necessidades especiais.

Retirar essas pessoas da exclusão e, logicamente, promover-lhes a inclusão social é o que se colima com a supressão de barreiras físico-estruturais, pois somente assim poderão usufruir, igualmente, do direito que as pessoas sem essas necessidades têm de acesso e de se locomover no espaço físico-ambiental. Como base para essa inclusão, deve haver adequação ou adaptação desse mesmo espaço, seus ingredientes, acessórios e meios para percorrê-lo, em benefício das pessoas singularizadas por limitações orgânicas, o que se constitui em prioridade em relação a essas pessoas, como justificativa de tratamento diferenciado, tendo-as como destinatárias (até porque, obviamente, dessa prioridade não necessitam as pessoas sem tais limitações). A propósito disso, como pondera Fávero (2004, p. 36), esse “tratamento diferenciado é justamente o que vai promover a igualdade”, lembrando a sentenciosa frase segundo a qual “é preciso tratar desigualmente aos desiguais”, atribuída a Aristóteles.

A importância da eliminação dos obstáculos físico-ambientais se torna acendrada, quando se pensa que é idônea condutora de uma política pública inclusiva das pessoas possuidoras das mencionadas limitações. Assim, poder-se-á tornar acessível o espaço no qual os impulsos naturais ou pertinentes a qualquer ser humano

precisam encontrar ressonância, para se expandirem e permitirem àquelas pessoas a demonstração de seus potenciais, para galgarem estas os mais diversos escalões no mundo social e econômico, quais sejam, nos campos da ciência, educação, artes, trabalho, bem como no lazer e na diversão. A desobstrução que, nesses moldes, se almeja, traz como resultado a viabilidade do uso do espaço físico pelos que têm deficiência ou incapacidades, herdadas ou adquiridas dentro da realidade biológica, de modo que superem as desvantagens que aquele lhes opõe.

Em suma, o que aí se busca, ou seja, tornar o espaço acessível é, no dizer de Prado (1997, p. 185), “eliminar barreiras físicas, naturais ou de comunicação, no equipamento e mobiliário urbano, nos edifícios e seu mobiliário, nas modalidades de transportes públicos que impeçam ou dificultem a livre circulação de qualquer pessoa”, a qual reputa esse objetivo como o início do processo de integração dessas pessoas, o que se pode traduzir como algo mais do que isso, ou seja, como prenúncio de um processo que se destina a lhes proporcionar a inclusão social, pois facilita a inserção das mesmas no mercado de trabalho, por exemplo, uma vez que tornar os ambientes acessíveis é condição para que tenham independência e autoconfiança.

Deveras, a eliminação dessas barreiras, abrangentes das impostas pela falta de sonorização nos semáforos e elevadores, e pela ausência de plataformas ou elevadores nos ônibus, não somente de escadas, principalmente as desprovidas de corrimões, e da inexistência de rampas, para superação de calçadas, afora outras estruturas que não são disponibilizadas em benefícios dos indivíduos limitados em sua deambulação, é fator inclusivista assaz importante. Funciona como pressuposto para que estes ganhem autonomia no tráfego social e possam dar formato real aos seus ideais na vida, como resposta da inclusão colimada. Enseja, ademais, a busca a outros direitos, como advogam Assis e Pussoli (1992, p. 63), ao salientarem que o

direito de acesso aos edifícios e logradouros públicos, por exemplo, não tem nenhum significado para um paraplégico em virtude das barreiras arquitetônicas que lhe impedem a locomoção [e ao adicionarem que] o direito à educação, o direito ao trabalho, só faz sentido para o cidadão portador de deficiência se acoplado a outras normas de direito como [...] a obrigatoriedade de remoção das barreiras arquitetônicas [...].

As dificuldades para transposição e superação de barreiras arquitetônicas na edificação são enfrentadas pelas pessoas com necessidades especiais nos degraus

existentes nas edificações (PRADO, 1997, p. 187), pois são construídos em descompasso com o previsto para sua normalização³⁹, ou seja, têm altura muito superior à estabelecida pelas concernentes normas técnicas.

Aliás, a alusão a degraus induz a que se pense em escada, que segundo Rodrigues (1997, p. 99-100),

além de ser o principal fator a dificultar o acesso de um portador de deficiência a um bem cultural imóvel, também se constitui num dos elementos arquitetônicos de maior destaque nas edificações antigas [o qual acrescenta que, em tempos recuados] nenhum arquiteto jamais pensou em facilitar o acesso de portadores de deficiência aos edifícios que projetou [e que] sua intenção, por determinação do proprietário, teria sido a de dificultar o acesso de camadas socialmente inferiores.

Por outro lado, obras que são verdadeiros legados arquitetônicos da Idade Média, do Renascimento e do Barroco, ostentam escadas, como a que integra a estrutura da Biblioteca Laurenciana, em Florença, e que foi projetada por Michelangelo, e a em espiral dupla, cuja criação é atribuída a Leonard da Vinci, e pertence ao Castelo de Chambord, na França (RODRIGUES, 1997, p. 99).

Pelo que se percebe, historicamente, as escadas, sempre, foram obstáculos físico-estruturais em edificações, mesmo naquelas das quais se podem orgulhar a arte e a ciência, dando estas margens a que se imagine que houve olvide quanto às dificuldades de acesso por parte das pessoas com deficiência.

Não param por aí as dificuldades. Não são favorecidas as referidas pessoas diante da altura dos balcões das bilheterias e das catracas nas salas de espetáculos (PRADO, 1997, p. 187), donde se depreende que, para assistirem às peças de teatro, ópera, *ballet*, orquestras, cinema etc., deleites tão necessários aos seus espíritos, como aos das pessoas que não se ressintam de deficiências ou mobilidade reduzida, têm que contar com ajuda de outrem, até para a aquisição dos ingressos, o que não deixa de ser constrangedor e é fator de dependência, ferindo-lhes, de certo modo, a dignidade.

Outra situação dificultosa para essas pessoas é a que decorre das portas giratórias existentes em bancos (PRADO, 1997, p. 187), pois são intransponíveis pelas cadeiras de rodas, obrigando seus usuários a pedirem ajuda ou se tolherem de

³⁹ Segundo a ABNT NBR 9050, a altura que pode ser superada por uma pessoa com necessidades especiais é 1,5 m, porém, há aqueles com altura de 14 cm, como informa Prado (1997, p. 187).

ingressar nas sedes das referidas instituições financeiras, para o trato direto de assuntos de seu interesse. Em todos os lugares onde existirem essas portas, ainda que não sejam agências bancárias, o mesmo drama é vivenciado por essas pessoas. Sofrem assim menosprezos à sua dignidade.

Dificuldades são encontradas pelos cadeirantes em vários ambientes, dentre os quais os elevadores e os sanitários, pois as medidas, tanto de um como de outro, não acomodam uma cadeira de rodas, as quais, também, não podem ser manobradas sem o risco de esbarrarem em lixeiras, vasos, mesas e cadeiras espalhados em corredores (PRADO, 1997, p. 188).

Basta que se avaliem, de modo perfunctório, esses percalços sofridos pelos seres humanos que necessitam de que se lhes sejam adequados as edificações, as vias públicas, os equipamentos ou elementos do mobiliário urbano, para se ter a constatação do exato grau de importância de supressão dos obstáculos físico-ambientais.

Afere-se essa importância, também, em relação aos prédios tombados para o patrimônio histórico, porém, a pretensão de eliminar os obstáculos que lhe estão incrustados esbarra na dificuldade de conciliação entre o exercício dos direitos de acessibilidade e locomoção pelas pessoas com necessidades especiais e a exigência de não serem os referidos imóveis maculados em suas linhas arquitetônicas originais, quando se classificarem como obras de pequeno porte ou com o uso de técnicas primitivas, como prescreve a Carta de Veneza, surgida no II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, realizado em 1964, porque correm o risco de sua danificação, não suportando, conseqüentemente, a supressão de escadas a alternativa de implantação de rampas ou, muito menos, pode-se daí inferir, a instalação de elevadores. Esses equipamentos somente podem ser adotados como alternativas nos imóveis culturais ou históricos de grande porte, como catedrais, palácios e museus de grande dimensão, em cujas alas e acessos de importância secundária podem ser instalados, sem mutilações ou alterações estruturais (RODRIGUES, 1997, p. 101).

A priori, pelo menos, essa imposição da arquitetura se afigura como desafio aos indivíduos que são matizados por deficiências ou incapacidades em seu complexo

físico-psíquico e, ao mesmo tempo, como uma postura da sociedade que não sabe estabelecer o equilíbrio entre a preservação do patrimônio histórico e cultural e o respeito à acessibilidade e à locomoção das mencionadas pessoas. Depreende-se, portanto, daí um conflito entre dois pólos representativos de interesses difusos, diferenciados por seus objetos que, por intuição, podem ser visualizados.

Em meio a isso, entretanto, pode-se apontar como exemplo de propósito conciliador entre os referidos pólos a adaptação de acessos laterais ou secundários nos prédios tombados, como prevê a Lei nº 6.020, de 10.01.1997, em vigência no Estado do Pará .

Outras barreiras que trazem grandes embaraços às pessoas com necessidades especiais são as arquitetônicas urbanísticas, porque oferecem grandes empecilhos à circulação de pessoas, mais gravemente quando são limitadas em sua deambulação, à conta de suas deficiências ou incapacidades orgânico-fisiológicas ou físico-psíquicas, o que as coloca em situação de desvantagem frente aos desacertos do meio ambiente em seu contexto estrutural.

É a situação que decorre da realidade assaz constatável de existirem bueiros abertos, grelhas quebradas, obras sem proteção, ruas com estrutura asfáltica quebrada ou calçadas comprometidas, por não receberem a necessária manutenção ou porque são rompidas por vegetação inadequada ou árvores com raízes enormes, além dos tipos de pisos (PRADO, 1997, p. 188). Sob esse mesmo ângulo, podem ser constatadas as inadequações de praças e jardins públicos, em razão de apresentarem pisos inadequados, rampas demasiadamente inclinadas ou escadas íngremes, tudo representando óbices à mobilidade das pessoas em geral, vale dizer, tanto das que tenham seu aparelho locomotor ou psicomotor em pleno funcionamento, quanto das que o utilizam parcialmente ou não o podem utilizar, devido às suas deficiências ou incapacidades.

As pessoas com limitação de deambulação experimentam o suplício que, por si, é um desconforto para as que não se ressentem dessa limitação, quando, no espaço público, se deparam com canteiros de obra, montes de areia, depósitos de tijolos, sendo, por isso, obrigadas a utilizar a rua, sem nenhuma proteção ou, ainda, se defrontram com passagens subterrâneas, passarelas com degraus nos extremos ou

rampas com declividade acentuada (PRADO, 1997, p. 188). Esses fatores adversos ganham dimensão maior, com o oferecimento de desvantagens intransponíveis aos cadeirantes. Nessa mesma linha de oferta de dificuldades se situam os “orelhões” e as caixas de Correio (PRADO, 1997, p. 189).

Além dessas dificuldades, existem outras que, por seu turno, decorrem das barreiras arquitetônicas existentes nos meios de locomoção ou de transporte coletivo, nos quais se compreendem o ônibus urbano e o rodoviário, o metrô e o trem, bem como os transportes fluviais e marítimos (PRADO, 1997, p. 188).

Verifica-se, aliás, que poucos são, dentre esses veículos, os que “dispõem de condições mínimas para permitir o embarque e transporte de pessoas com deficiência”, como afirma Prado (1997, p. 188), acentuando que essa situação inadequada “começa nos pontos de embarque, que podem ser um simples ponto, como estações de metrô ou de trem, um terminal de ônibus, ou de embarcações (portos), ou de aeronaves (aeroportos)”.

Tolher as pessoas com necessidades especiais de irem de um a outro lugar, porque qualquer desses tipos de veículo e, até mesmo, os locais de embarque e desembarque não lhes proporcionam as mínimas condições estruturais, é uma afronta ao que se lhes credita como dignidade. Avilta-lhes a ajuda proveniente da energia de outrem para transporem esses obstáculos, ao contrário do sentimento de auto-satisfação que experimentariam, se, com o próprio esforço, os pudessem superar, para isso, contando com instrumentais capazes de eliminar os efeitos dos referidos óbices, senão a eliminação destes, como, por exemplo, resultaria da disponibilidade de ônibus com elevadores para cadeiras de rodas, desde que circulassem regularmente e em número compatível com as necessidades de seus especiais utentes.

Não é sujeitando essas pessoas ao constrangimento de terem de ser carregadas, em cima de uma cadeira de rodas, que reflete a sua inclusão social como forma de igualdade material, pois essa situação as humilha, especialmente pela consciência que têm de que a tecnologia moderna lhes acena com alternativas consistentes na adaptação ou eliminação de barreiras arquitetônicas.

Obviamente, pelo que se avalia, não tem havido respeito pelo direito à acessibilidade e à locomoção dessas pessoas, em face de inadequações com que se deparam em aeroportos, portos e estações de metrô.

Vale, aqui, inserir o comentário de Araújo (2003, p. 52-54) nos termos de que aquele que tem deficiência quer passar despercebido, “o que não ocorre quando é carregado por dois vigilantes, por sobre a catraca do metrô de São Paulo” que, além dessa asserção, pondera que a pessoa com necessidades especiais, sem “transporte adaptado, não poderá comparecer ao local de trabalho, à escola e ao seu local de lazer”.

Insta, aliás, a adoção de uma política que disponibilize, de maneira abrangente, como prioridade primeira, o ônibus adaptado, por ser o que oferece o preço mais módico das passagens, aspiração justificável em face de a quase totalidade das pessoas com necessidades especiais constituir a parcela da população mais hipossuficiente, ou seja, de menor poder aquisitivo e, como segunda prioridade, devem ser disponibilizados os táxis adaptados, em favor dessas pessoas que tenham um pouco mais de poder aquisitivo.

Inserem-se, no rol das dificuldades, as que decorrem de não serem disponibilizados, em favor das pessoas com necessidades especiais, alguns signos indispensáveis a que possam ter acesso e se mobilizem no espaço. São conseqüências das barreiras da comunicação e que se caracterizam pela falta de semáforos sonoros (ARAÚJO, 2003, p. 52), causando embaraços aos indivíduos com deficiência visual, na busca de se locomoverem. Agrega-se a esse rol a falta de comunicação visual, sonora e tátil nos ambientes, restringindo, sobretudo, a interação das pessoas com deficiência auditiva, visual e mental com o espaço (PRADO, 1997, p. 187) , ou seja, impede-lhes a movimentação nos edifícios de uso público e privado.

Em um apanhado, eis vários exemplos de barreiras físicas que devem ser eliminadas:

[...] calçadas estreitas, com pavimento deteriorado e com obstáculos difíceis de serem detectados por pessoas portadoras de deficiência visual; portas demasiado estreitas para que se passe uma cadeira de rodas; escadas inacessíveis em edifícios; elevadores pequenos e sem sinalização em Braille; ônibus, trens e aviões inacessíveis; telefones e interruptores de luz colocados fora da área de alcance ou inexistência de banheiros adaptados (COHEN, 1998, p. 938-939).

Adicionem-se, aqui, os comentários de Vasconcellos (2000, p. 153), bastante elucidativos, quanto às dificuldades enfrentadas pelas pessoas com necessidades especiais, diante das calçadas e dos meios de transporte coletivo, levando em conta o grau de desenvolvimento:

Nos países em desenvolvimento, a estrutura de circulação não é construída para os pedestres, muito menos para os portadores de deficiência. Assim, estes enfrentam problemas ainda piores ao circular e aqueles com deficiências visuais ou de locomoção são os mais prejudicados. As principais barreiras são as calçadas e os veículos de transporte público. No caso das calçadas, os problemas são o tipo de piso e a sua condição física, além das guias. No caso do transporte público, os problemas estão nos veículos – acesso, circulação interna e acomodação – e nos terminais de integração.

Comenta, ainda, que “os idosos enfrentam graves problemas ao andar, tanto por limitações físicas pessoais quanto pela falta de adaptação de vias e calçadas às suas necessidades” (VASCONCELLOS, 2001, p. 131).

A eliminação de todas as barreiras é o objetivo a ser perseguido, para que se tenha uma sociedade inclusiva, que abranja não apenas as pessoas consideradas perfeitas, mas, principalmente, as que, em decorrência de suas limitações físico-orgânicas, necessitam da participação da sociedade, para a superação das barreiras impostas pelo meio ambiente.

Há, nesse sentido, imprescindibilidade de eliminação dos referidos obstáculos, acompanhando a vertente do desenho universal, que prioriza a inclusão, às expensas do entendimento de que, na sociedade, existem pessoas com necessidades diferentes e que, por isso, é preciso criar objetos, edifícios, espaços urbanos ou transportes que levem aquelas em consideração (PRADO, 1997, p. 185-186). Tal significa a subsunção ao conceito de que os direitos humanos são universais, indivisíveis, interdependentes e inter-relacionados, como os proclama a Declaração de Viena, da Conferência Mundial de 1993.

A sociedade inclusiva e, portanto, a cidade inclusiva giram em torno das preconizações do desenho universal. Como salienta Ribeiro (2005, p. 198), quando “se pensa em cidade acessível, está se pensando em um **desenho universal**”. A formulação deste se sustenta em quatro princípios. O primeiro leva em conta as diferenças antropométricas, quais sejam, os padrões das pessoas (adulto, criança,

idoso etc.) ou em diferentes situações (em pé, sentadas etc.), abrangendo pessoas altas, baixas, magras, gordas, com dificuldades motoras e sensoriais ou em cadeiras de rodas etc. (PRADO, 1997, p. 192; RIBEIRO, 2005, p. 199). O segundo preconiza a redução da quantidade de energia, no deslocamento espacial, pelo que se deve permitir a uma pessoa com necessidades especiais escolher o percurso mais curto e em linha reta (PRADO, 1997, p. 192; RIBEIRO, 2005, p. 199). O terceiro diz respeito à necessidade de tornar mais compreensíveis os ambientes e os objetos, para isso sendo utilizados meios de comunicação visual, tátil e sonora, para facilitar a acessibilidade e a locomoção de pessoas com deficiências visuais e auditivas e mentais nas edificações e espaços urbanos. O quarto está relacionado à integração entre ambientes, edifícios e objetos, em uma visão sistêmica, para atendimento às pessoas com necessidades especiais, do que são exemplos os corrimões adaptados em escadas ou rampas.

O desenho universal, como modelador da cidade, torna-a, por conseguinte, inclusiva, estabelecendo os parâmetros para que as pessoas com necessidades especiais possam viver com dignidade, para isso funcionando como alavanca a política pública que torne realidade a eliminação de barreiras físico-ambientais, dentro do universo particular em que se constitui a cidade ou município, pois, como enfatiza Ribeiro (2005, p. 198),

será no âmbito municipal que a garantia da acessibilidade do ambiente construído encontrará terreno mais firme para seu desenvolvimento, [destacando que] afinal já dizia André Franco Montoro, ninguém mora na União ou no Estado e sim no Município.

A concretização dessa realidade depende, todavia, de um planejamento urbano que leve em conta a demanda de melhor qualidade de vida para as pessoas com necessidades especiais, o qual, refugindo ao que sempre se tem pensado em termos de “modelo humano fictício em sua plenitude perfeita, tanto física como anatômica e mental” (RIBEIRO, 2005, p. 200), mas vivenciando a crucial realidade fática existente, habitada por seres com diversificadas deficiências ou incapacidades físico-orgânicas, deve ter como focos centrais ou de polarização as edificações, o meio urbano e os transportes, para que as cidades se tornem acessíveis.

Com efeito, segundo Ribeiro (2005, p. 200),

um plano municipal de acessibilidade deve focar, basicamente, três áreas [: a primeira, é a das edificações, pois] o acesso aos prédios públicos e de uso público deve significar a possibilidade de a eles se chegar, bem como percorrê-los e usá-los; [a segunda é a do meio urbano, de vez que] a preocupação aqui é com o rebaixamento de guias tanto no ato do parcelamento do solo como da renovação urbana, com prioridade nas quadras de hospitais, escolas, áreas onde haja grande concentração de comércio e serviços e nas quadras lindeiras às estações rodoviárias, ferroviárias, fluviais ou marítimas; [a terceira é a relacionada aos transportes, porque, no tocante a estes] o primeiro sistema a ser pensado é o deslocamento da própria pessoa que é na essência a garantia constitucional do direito de ir e vir e depois o transporte coletivo e o individual.

Há, portanto, que se considerar o planejamento urbano como instrumento profundamente útil na deflagração de um processo capaz de eliminar as barreiras físico-estruturais que pululam nos espaços informais resultantes da urbanização espontânea e nos quais se contornam as cidades informais. Estas, saliente-se, são caracterizadas pelos recursos naturais e onde se encontram a degradação e a escassez, os perigos naturais (enchentes e deslizamentos) e tecnológicos (contaminação e explosões), contudo, as únicas acessíveis a assentamentos de baixa renda, em dicotomia com as cidades formais, concebidas mediante planejamento urbano e nas quais são implantadas infra-estruturas típicas (recursos ambientais), como ensinam Santos e Motta (2001, p. 90-91).

Assume, também, o planejamento urbano papel de importância na eliminação de barreiras físico-estruturais, dentro do contexto social existente no que Fernandes (1998, p. 6, 8 e 11) denomina de cidade ilegal ou ordem informal, onde existem “favelas, loteamentos clandestinos e irregulares, cortiços e outras formas de ilegalidade” e prestação de serviços públicos e equipamentos de consumo coletivo extremamente desiguais, como resultado de um intenso processo de industrialização e urbanização que, nas últimas décadas, tem provocado segregação sócio-espacial da maior parte da população. Nesse universo tão carente, por óbvio, é indiscutível esse planejamento para a eliminação das barreiras. Basta, para isso, imaginar que, não havendo arruamento ou calçamento, o acesso se torna íngreme para as pessoas com necessidades especiais.

As contradições dentro dos mesmos espaços geográficos, nos quais se entremeiam as cognominadas **cidades formais e informais, legais ou ilegais**, se exteriorizam por meio de situações de extrema desorganização, como fruto da falta de

orientação dos integrantes da sociedade e de um planejamento, como as que se tornam notórias nos

[...] passeios públicos invadidos pelas mesas instaladas nas calçadas por restaurantes, bares, lanchonetes e também pelos vendedores ambulantes (camelôs), expulsando os transeuntes – dentre eles nosso idoso, nossa pessoa com deficiência, [obrigando-os a disputar, perigosamente, os espaços destinados aos veículos automotores, e também] na ocupação de áreas sob viadutos e pontes para a fixação de residência, colocando em risco suas estruturas quando são tragicamente atingidos por incêndios, o que também compromete a livre circulação de pessoas e veículos (RIBEIRO, 2005, p. 181-182).

Imaginável é que, como consequência de todos esses desarranjos urbanísticos, existam múltiplas e inumeráveis barreiras a causar, no dia-a-dia, problemas a quem tenha que sobreviver com suas deficiências ou incapacidades orgânico-funcionais, inclusive para se movimentar em cadeira de rodas, com a ajuda de outrem, ou seja desprovido de visão.

Todo esse conjunto de situações adversas - que existem não só nos bairros mais ornamentados de uma cidade, mas também nos mais afastados, suburbanos ou desaparelhados, muitas vezes, sem o adequado arruamento, pavimentação ou calçamento - urge serem eliminadas, pois representam barreiras que, se causam percalços aos que não sofrem daquelas limitações em seu organismo, obliteram os direitos de acessibilidade e locomoção das que padecem das referidas limitações.

3.9 PREVISÃO NO PLANO DIRETOR: DEFLUÊNCIA DO ESTADO DEMOCRÁTICO DE DIREITO, IGUALDADE E CIDADANIA

A imprescindibilidade de eliminação de barreiras deve-se capitular no plano diretor do município - o instrumento básico de planejamento urbano, com fundamento no texto constitucional (SAULE JÚNIOR, 1998, p.56) -, como justificável prioridade a ser atendida, em nome da solidariedade ou fraternidade, proclamada pela Revolução Francesa, e que se insere nos direitos humanos de terceira geração ou dimensão.

Atente-se a que o plano diretor é o instrumento básico de política de desenvolvimento e de expansão urbana, como o hierarquiza o art. 182, § 1º, da Constituição Federal, bem como integra o planejamento municipal, como o posiciona o art. 43, III, da Lei nº 10.257, de 10.07.01 – Estatuto da Cidade.

Oportuno é dizer, buscando arrimo no entendimento de Alfonso (1986, p. 41), que esse planejamento é

[...] la institución jurídica em que se instrumenta por excelencia la ordenación urbanística, [ao que acrescenta:] El plano es, a la vez que regla jurídica (normas urbanísticas, ordenanzas, planos de ordenación), proyecto para la ejecución de las obras necesarias a la realización del diseño urbanístico adoptado”. [E pondera conclusivamente:] De aquí que el planeamiento, cuya vocación normativa puede perfeccionarse totalmente em el propio proceso planificador, precisa necesariamente, para cumplir su propósito conformador de la realidad física, de su desarrollo en proyectos de obras de estricto sentido: los proyectos de urbanización.

O plano diretor, aqui oportunamente invocado, se apresenta como instrumento capaz de prever a acessibilidade e a locomoção, mediante a eliminação das referidas barreiras e, assim, plasmar a igualdade material em prol das pessoas com necessidades especiais na esfera municipal, bem como, conseqüentemente, permitir que, tanto quanto as que não tenham essas singularidades, usufruam das quatro funções principais do urbanismo moderno, quais sejam, habitação, trabalho, recreação e circulação, enunciadas na Carta de Atenas, repositório das conclusões do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna de 1933 (RIBEIRO, 2005, p. 176-177).

Ao encetar o planejamento urbano, mediante o plano diretor, está se fazendo, concomitantemente, com que a cidade cumpra suas funções sociais e pratique a justiça social, que, no sentir de Oliveira (1999, p. 105),

[...] não é espécie de justiça, mas valor ideológico, [acrescentando:] Para Geraldo Vidigal é sinônimo de bem-estar.[Daí conclui que, atualmente], a justiça social compreende o bem-estar geral, de toda a coletividade, [bem como se reporta ao regime de justiça social, expressando-o como] aquele em que cada qual possa dispor dos meios materiais para viver confortavelmente, de acordo com as exigências de sua natureza física, espiritual e política.

Toda essa conotação igualitarista, ligada à justiça social, se espraia para os horizontes dos direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, de modo que lhes seja proporcionado bem-estar, como resultado da eliminação de barreiras arquitetônicas e da implantação de equipamentos e mobiliários urbanos adequados, o que se constitui em desvelo a ser encampado pelo plano diretor.

Ainda dentro dos meandros da justiça social, convém lembrar que esta, para Castan Tobeñas (1966, p. 51-61), representa a aplicação da idéia de justiça coadunada com as exigências e necessidades sociais. Tem-se então que, como resultado da satisfação das exigências voltadas a proporcionar bem-estar às pessoas com

necessidades especiais mediante a eliminação das barreiras arquitetônicas e a oferta de equipamento e mobiliário urbanos acessíveis, estará havendo a materialização dessa idéia, ou seja, colocando-se em prática a justiça social.

Agregue-se que, segundo Azevedo (1999, p. 74, 56-57), o Direito deve ser instrumento de realização dessa justiça e que, quanto mais se apoiar na realidade, comprometendo-se com a realização da solidariedade humana, mais autêntica será enquanto ciência, sendo importante, para isso, não se limitar ao formalismo conceitual. A partir disso, pode-se intuir que a justiça social se viabilizará por meio de normas jurídicas que, por sua vez, nutridas na solidariedade, do elenco dos direitos humanos de terceira dimensão ou geração, incrementem a realidade, dentro da qual as pessoas com necessidades especiais sejam contempladas com seu ingresso e permanência nos diversos patamares da sociedade, para isso contando com a eliminação das barreiras arquitetônicas.

Depreende-se, por outro ângulo, dos ensinamentos de Garcia (1998, p. 262) que a idéia de justiça social tem suas raízes nas causas profundas dos conflitos e exige a satisfação dos direitos econômicos e sociais como pressupostos indispensáveis à dignidade humana e ao livre desenvolvimento da personalidade de todo indivíduo, juntamente com o efetivo respeito aos seus direitos civis e políticos. Decorre dessa noção de justiça social a perspectiva de que, para resguardo de suas dignidades e desenvolvimento amplo de suas personalidades, as pessoas com necessidades especiais devem ter chance à satisfação de seus desideratos nos âmbitos dos direitos econômicos e sociais, mas, para isso alcançarem, lhes devem ser desobstruídos os caminhos, vale dizer, estes não devem ter barreiras arquitetônicas, o que assegurará às mesmas pessoas a igualdade de oportunidades, tanto quanto às que não tenham limitações orgânicas.

Nesse contexto, permeiam-se as ressonâncias do Estado Democrático de Direito, essência ideológica da República Federativa do Brasil, como a proclama o art. 1º da Carta Federal em vigor. Como chamam à atenção Bastos e Martins (1988, p. 419), esse princípio foi inspirado no art. 2º da Constituição Portuguesa e funde os ideais do Estado de Direito e do Estado Democrático. Estes não podem ser separados, segundo J.J. Gomes Canotilho e Vital Moreira (1984, p. 73), que expressam o seguinte

entendimento: “O Estado de direito é democrático e só sendo-o é que é Estado de direito; O Estado democrático é Estado de direito e só sendo-o é que é democrático”. Esse Estado, denominado como Estado Social e Democrático de Direito por Magalhães (1994, p. 43), sucedeu ao Estado Liberal, que traduzia o pensamento econômico do *laissez-faire – laissez-passer*, que possibilitava o exercício da livre concorrência, de modo que o egoísmo de cada um ajudasse a melhoria do todo (MAGALHÃES, 1994, p. 43), e proclama não haver liberdade política sem democracia econômica e social, tendo, sob sua égide, surgido um conceito de indivíduo que ultrapassou o de origem liberal, ou seja, afigurou-se “um indivíduo portador de todos os direitos que possam permitir a sua completa integração à sociedade em que vive” (MAGALHÃES, 1994, p. 44), isto é, não apenas à sobrevivência ou à vida biológica, mas à vida com dignidade e trabalho justamente remunerado, conforme ainda o referido autor.

Não se afigura exagero trazer à lembrança que o Estado Democrático de Direito tem como arcabouço as funções legislativa, administrativa e jurisdicional que estão corporificadas nos poderes Legislativo, Executivo e Judiciário, de acordo com o tripé criado pela teoria de Montesquieu. Dentre os fundamentos desse Estado estão a cidadania plena e a dignidade da pessoa humana (SOUSA, 2001, p. 110)⁴⁰.

Tem-se, umbilicalmente ligada a esse Estado de Direito, a ordem democrática, que, ao olhar de Dallari (2004, p. 30), se fundamenta essencialmente em três pontos, dentre os quais o da

[...] supremacia da vontade do povo, que deve ter a possibilidade de decidir, diretamente ou por meio de representantes eleitos, sobre todos os assuntos importantes de seu interesse, [ao lado dos dois outros aspectos, que são] o respeito à liberdade, reconhecida como direito fundamental da pessoa humana [e] o reconhecimento da igualdade como outro direito humano fundamental condicionante da organização social.

A propósito, a democracia é concebida por Rawls (2000, p. xxxvi) como busca de soluções baseadas nas negociações e não na violência para os conflitos existentes na sociedade, no âmago da qual estes sempre renascem e se ampliam em

⁴⁰ Afirma a autora em alusão à democracia representativa: “Nela, como preconiza nossa Constituição Federal, ‘todos são iguais perante a lei’ e ‘todos têm os mesmos direitos e obrigações, perante o País e a sociedade’ posto que o país é um *Estado Democrático de Direito* e tem como fundamentos: a soberania do país; a cidadania plena e a dignidade da pessoa humana”.]

decorrência das liberdades⁴¹. De acordo com a visão de Trindade (1997, p. 253), a democracia é propiciadora de que os problemas das minorias sejam redimensionados para a superação dos impasses tradicionais. Kelsen (1993, p. 35) a vislumbra da seguinte maneira: “Democracia significa identidade entre governantes e governados, entre sujeito e objeto do poder, governo do povo sobre o povo”. Por seu turno, Jayme (2005, p. 25, 31 e 32) ensina que a democracia é pressuposto essencial aos direitos humanos e que, por ser o regime da igualdade na diferença, deve ser essencialmente pluralista e assegurar a igualdade de oportunidades, salientando que a democracia semidireta, forma harmônica entre a soberania popular e a democracia representativa, adotada no Brasil, propicia “ao cidadão participar do poder não só através de representantes, mas também, diretamente, por plebiscitos, referendos, iniciativa popular de lei”.

Ante essa perspectiva se apresenta o desdobramento consistente na participação popular nas deliberações para o desenvolvimento e a expansão urbana, por via do planejamento que encontra no plano diretor o seu instrumento de maior envergadura, com o papel de desfechar a política capaz de proporcionar o bem-estar social, espalhando-o a todos os membros da coletividade, dentro do município, sem distinção entre possuidores ou não possuidores de necessidades especiais, mas, em favor daqueles, engendrando as possibilidades de eliminação das barreiras arquitetônicas, nas edificações destinadas ao uso público e nos meios de transporte coletivo, e a implantação de equipamentos e mobiliários urbanos dotados de acessibilidade.

Essa participação popular se torna viável mediante audiências públicas, debates envolvendo a população e as associações representativas desta, publicidade dos documentos e informações produzidos e o acesso a estes por qualquer interessado, como prediz o art. 40, I, II e III, do Estatuto da Cidade, o que, em resumo, significa que a cidadania pode ser exercida pelos habitantes de um município, para que, por meio do planejamento urbano, cristalizado no plano diretor, se abram os horizontes para a cidade ter materializadas as funções sociais que lhe são inerentes. São os

⁴¹ O autor entende “a democracia como a busca de soluções negociadas, não violentas, para os conflitos que não cessam de renascer no seio da sociedade e até mesmo são ampliados pelas liberdades que nela reinam”.

reflexos da democracia participativa, na qual se consubstancia a participação popular direta nas decisões políticas, de acordo com o art. 1º, parágrafo único, da Constituição Federal, ao fazer a proclamação de que todo poder emana do povo e que este o exerce diretamente, sem embargo de o exercer por meio de seus representantes legais.

Assim, por meio do exercício da cidadania, que, para Dallari (2004, p. 22)

expressa um conjunto de direitos que dá à pessoa a possibilidade de participar ativamente da vida e do governo de seu povo, [acrescentando que quem não a tem] está marginalizado ou excluído da vida social e de tomada de decisões, ficando numa posição de inferioridade dentro do grupo social,

e, na percepção de Marshall, representa um “*status* concedido àqueles que são membros de uma comunidade”, como lembra Dornelles (2000, p. 75), podem, em igualdade de oportunidades, as pessoas com necessidades especiais participar da elaboração do plano diretor, mediante audiências públicas, debates e acesso a documentos, como lhes faculta o art. 40, I, II e III, do Estatuto da Cidade e, desse modo, conquistar a acessibilidade nas estruturas físico-ambientais e realizar seus ideais de tomar parte nas atividades que se desenrolem, em todos os patamares econômicos, sociais, educacionais, trabalhistas etc., dentro do âmbito municipal, com reflexo na respectiva unidade federativa e em todo o Estado Brasileiro.

O plano diretor, instrumento cuja elaboração e execução estão alicerçadas nas manifestações democráticas das forças vivas e dos diversos segmentos sociais dentro dos municípios é, portanto, de suma importância para viabilizar, de modo imprescindível, a eliminação ou a adaptação de barreiras arquitetônicas, de modo que a acessibilidade e a locomoção sejam uma conquista plena e uma realidade concreta em prol das pessoas com necessidades especiais.

Nada mais certo que assim o seja, de vez que, sendo a igualdade e a liberdade elementos fundamentais da democracia (JAYME, 2005, p. 9), em razão desta devem ser concedidas iguais oportunidades de acessibilidade e locomoção em favor das pessoas com necessidades especiais e, também, resguardado o seu direito de ir e vir, para isso sendo eliminadas ou adaptadas as barreiras arquitetônicas e implantados os equipamentos e os mobiliários urbanos em adequação com as condições antropométricas das mencionadas pessoas, nos limites dos municípios onde residam, o que tudo se constitui em matéria passível de constar do plano diretor, para o qual as

mencionadas pessoas devem ter a chance de contribuir, mediante o viés da participação popular.

Por outro lado, em razão de se concederem a essas pessoas a igualdade e a liberdade, em nome da democracia, para que tomem assento nas audiências públicas, debates e ainda tenham conhecimento dos documentos produzidos em torno dos temas de acessibilidade e locomoção, conforme preceitua o Estatuto da Cidade, haverá o respeito à dignidade das referidas pessoas, pois que esse princípio, o da dignidade da pessoa humana, se integra daqueles outros valores, quais sejam, a igualdade e a liberdade, e encontra agasalho primordial no Estado Democrático de Direito, que o assegura.

Logicamente, disso extrai-se o pressuposto de que a elaboração e a aprovação do plano diretor em cada município são ressonâncias do referido Estado e, assim, deve conter normas que espelhem o respeito à dignidade das pessoas com necessidades especiais, conferindo-lhes igualdade de terem acesso e de se mobilizarem tanto quanto as que não apresentem essas singularidades e, também, de terem liberdade de deambulação, com vistas à vida social e econômica produtiva, para isso prevendo o aludido plano a eliminação ou a adaptação de barreiras arquitetônicas e a implantação de equipamentos e mobiliários acessíveis às preditas pessoas.

No Direito lusitano, “o plano diretor municipal define as metas a alcançar nos domínios do desenvolvimento econômico e social do município nas suas relações com o ordenamento do território”, nos termos do art. 1º do Decreto-Lei nº 206/82 (CORREIA, 1997, p. 103). É considerado pelo legislador português como “o instrumento-chave do planejamento urbanístico e, simultaneamente, uma síntese da planificação territorial ou física e da planificação econômico-social” (CORREIA, 1997, p. 249).

O surgimento do referido plano, no mundo jurídico lusitano, conta com a injunção dos administrados por meio da **participação-audição**, mediante a qual é assegurado aos munícipes e entidades o direito de serem ouvidos sobre as principais opções de política urbanística nele previstas e, também, mediante **participação-negociação**, para que, em torno das opções fundamentais, haja o mais amplo consenso entre aqueles integrantes e entes da comunidade (CORREIA, 1997, p. 262-263).

A participação dos administrados em relação a esse plano, como informa a doutrina lusitana, se operacionaliza em dois momentos. O primeiro é o do período de elaboração do projeto, quando se possibilita influenciar o município para selecionar fatos, interesses e circunstâncias que devam ser ponderados no plano, impedindo, assim, mediante um modelo especial de participação, que as opiniões venham a ser expressas acerca de um programa já pronto e formalmente exposto ou divulgado. O segundo momento é o da conclusão do projeto, ou seja, no período de inquérito público, quando os administrados poderão fazer exposições, consistentes em sugestões e observações sobre o projeto já apreciado pela Câmara Municipal (CORREIA, 1997, p. 262-263).

A importância do plano diretor, como instrumento de planejamento urbano, é insofismável. Para sua elaboração e aprovação devem confluír todas as forças do município onde deva ser colocado em prática. Somente assim, com a participação popular e a gestão democrática, pode satisfazer aos anseios da municipalidade, inclusive no que tange à acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais. Deve, portanto, com inspiração no Direito lusitano, representar o arcabouço democrático de todas as aspirações voltadas ao planejamento da cidade, de maneira que esta proporcione o bem-estar coletivo e geral, como resultante do Estado Democrático de Direito, englobadamente das aludidas pessoas, em respeito às suas singularidades.

Nessa direção é valioso o empenho de refletir sobre a abrangência do plano diretor, tendo-se como substrato o seguinte pensamento, vincado na inteligência espanhola sobre o planejamento urbano integral e que contemple todas as tendências e interesses da população, trazido a lume por Alfonso (1986, p. 215): “El planeamiento físico o territorial, em efecto, precisa ser integral, incorporar tendencialmente todas las perspectivas y ponderar todos los intereses que se hacen presentes en su ámbito para cumplir adecuadamente su función”.

Aludindo-se, dessarte, à importância do plano diretor, como contraponto para demonstrá-la, vale salientar que a falta de sua elaboração e aprovação causará transtornos ao município, pois seu desenvolvimento se inviabilizará. Para compreender o dimensionamento dessa questão, leve-se em conta o que averba o mencionado

autor: “Em ausência de Plan, la evolución urbanística posible es solo la derivada de la vida vegetativa y espontánea de la colectividad municipal, abandonada a si misma y simplemente ordenada” (ALFONSO, 1986, p. 138-139).

Por outro lado, uma consequência decorrente de o plano diretor estar sob os influxos do princípio da igualdade,⁴² dentro do clima do Estado Democrático de Direito, nos moldes dos arts. 1º e 5º da Constituição Federal, é a que diz respeito ao compartilhamento dos benefícios oriundos do desenvolvimento urbano. Como desate igualitário do plano diretor, todos, indistintamente, devem usufruir desses benefícios,⁴³ nos termos da máxima aristotélica sobre a igualdade, e, por isso, o aquinhoamento daí proveniente se otimizará, se abranger tanto as pessoas com necessidades especiais quanto as que não tenham essas necessidades, embora adequando-se as estruturas físico-ambientais às proporções antropométricas e às exigências das limitações orgânicas das primeiras, de acordo com o desenho universal, o que, certamente, não implicará o detrimento das segundas. Aliás, cabe, de permeio, a asserção de que a igualdade aí pretendida não faz repercutir nenhum sacrifício às pessoas que não tenham limitações, para que sejam beneficiadas as que, em razão de suas deficiências ou incapacidades orgânicas, se defrontem com situações desvantajosas diante das barreiras arquitetônicas⁴⁴.

⁴² Correia (1997, p. 453 e 457), assertiva em tal sentido, com fundamento no direito lusitano: “A recente consagração, no artigo 266º, nº 2 da Constituição, do princípio da igualdade como limite da actividade administrativa significa que não existe nenhum sector da Administração Pública imune à aplicação do referido princípio. Por conseguinte, perante a questão de saber se a planificação urbanística está vinculada à observância do princípio da igualdade prescrito nos artigos 13º, nº 1 e 266º, nº 2 da Constituição, a resposta deverá ser claramente afirmativa“. [E complementa:] “Trata-se do princípio da igualdade imanente ao plano e que está envolvido na sua própria lógica de índole racional-teleológica. A violação deste princípio da igualdade ‘imanente’ ao plano urbanístico tem como consequência a invalidade das correspondentes disposições do plano, por ofensa directa do preceito constitucional que consagra o direito fundamental da igualdade”.

⁴³ Vale referir que, segundo Correia (1997, p. 585), o sistema jurídico espanhol é o que “maior empenho coloca na realização do princípio da distribuição equitativa dos benefícios e encargos que resultam do plano urbanístico entre os proprietários do solo, procurando, desse modo, garantir uma igualdade efectiva dos proprietários em face das determinações dos planos”. Depreende-se ainda das afirmações de Alfonso (1986, p. 92, 103, 150 e 151), haver a preocupação, no direito espanhol, acerca dessa distribuição equitativa, dentre as quais as alusões de que a lei vigente prevê como conteúdo do direito de propriedade “um derecho, el de distribución equitativa de los beneficios y cargas del planeamiento” e que “el principio de justa distribución de los bebeficios y cargas debía cumplirse precisamente en la fase de ejecución del planeamiento”.

⁴⁴ Nesse sentido a manifestação de Jayme (2005, p. 47): “A igualdade não implica imposição de sacrifícios aos mais capacitados em benefício daqueles menos capacitados; ao contrário, implica suprir, através de ações positivas, as deficiências dos que se encontram em condições desfavorecidas, para que tenham iguais oportunidades para alcançar os mesmos benefícios daqueles que não padecem de limitações”.

Colima-se, conseqüentemente, a que às pessoas com as referidas limitações sejam, como resultado do plano diretor, propiciados o acesso e a locomoção nos municípios onde habitem, mediante igualdade de oportunidades, à qual, segundo Correia, é concebida por Gomes Canotilho com o sentido de uma obrigação por parte do legislador para a eliminação das desigualdades fáticas e, desse modo, assegurar a igualdade jurídica efetiva dos cidadãos⁴⁵.

Havendo que contemplar todas as tendências dos habitantes de cada município, o plano diretor deve assumir contornos suscetíveis de ponderação, com preponderância do princípio da dignidade da pessoa humana, em torno dos interesses das pessoas com necessidades especiais, no sentido de eliminação das barreiras arquitetônicas ou de adaptação destas, de um lado, e os dos responsáveis ou proprietários de edificações destinadas ao uso público de não lhes promover as adaptações ou de não os construir sem esses obstáculos, bem como os dos fabricantes de veículos automotores coletivos de produzi-los sem obediência às normas capazes de torná-los acessíveis àquelas pessoas. O mesmo se diga acerca dos interesses daquelas pessoas em terem, à sua disposição, calçadas com guias rebaixadas e com piso antiderrapante e os dos proprietários de imóveis em construírem as calçadas a seu bel-prazer, sem qualquer acessibilidade. Inspiração para isso encontra-se na “obrigação de ponderação”, do Direito alemão, a qual, para ser respeitada, exige que o conteúdo do plano urbanístico seja aceitável, por ser o produto da consideração dos diversos interesses em jogo e, também que, na sua elaboração, haja justa ponderação entre esses interesses (CORREIA, 1997, p. 278).

Em síntese, como um produto da democracia, da qual são valores transcendentais a igualdade e a liberdade, erige-se o plano diretor, devendo ser elaborado e aprovado com a participação popular e orientado pela gestão democrática, para funcionar como instrumento basilar do planejamento urbano, para o que, valorando-se o princípio da dignidade da pessoa humana, na ponderação de interesses

⁴⁵ Segundo Correia (1997, p. 405) Gomes Canotilho, Constituição Dirigente, p. 382-383, “fala em ‘igualdade de oportunidades’, na ‘função social do princípio da igualdade’, na ‘função de impulso’ e na ‘natureza dirigente do princípio da igualdade’, expressões estas utilizadas com o sentido de uma ‘obrigação’ que impende sobre o legislador de eliminação das desigualdades fáticas (sociais, económicas e culturais), com vista a assegurar uma igualdade jurídica efectiva dos cidadãos”.

entre as pessoas com necessidades especiais e as que não têm essas necessidades, deve ser assegurada às primeiras a concretização dos direitos de acessibilidade e locomoção, como conscientização da imprescindibilidade da eliminação das barreiras arquitetônicas, nas edificações e nos meios de transporte coletivo, e implantação de equipamentos e elementos do mobiliário urbano adequados e capazes de contemporizar as limitações daqueles seres humanos.

4 RECONHECIMENTO DOS DIREITOS DE ACESSIBILIDADE E LOCOMOÇÃO: LEGISLAÇÃO E NORMATIZAÇÃO TÉCNICA

Os direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais defluem de uma estrutura normativa que espelha o reconhecimento daqueles.

A demonstração dessa estrutura será feita, nas seções seguintes, nas quais, além da abordagem acerca do reconhecimento como um dos elementos dos direitos humanos, será empreendida a análise em torno de normas internacionais sobre a eliminação de barreiras arquitetônicas e normas nacionais a respeito dessa temática e, nesse âmbito, com incursão nos terrenos das normas constitucionais federais e estaduais, das leis orgânicas dos municípios e normas infraconstitucionais federais, estaduais e municipais. Agrega-se a isso, em sintonia com previsões constantes dessas normas legais, a análise no tocante às normas técnicas que regem a acessibilidade nas edificações, vias públicas e equipamentos e elementos do mobiliário urbanos, e a locomoção pelo meios de transporte coletivo.

4.1 O RECONHECIMENTO

Um dos elementos dos direitos humanos é o seu reconhecimento. Este é o “resultado de um processo histórico que coincide com a própria formação da sociedade moderna”, de acordo com as considerações de Jayme (2005, p. 14), acentuando que os “direitos fundamentais evoluíram na direção dos direitos humanos”, com a justificativa de que “a relação entre eles é uma relação complementar, que se estabeleceu por imperativos político-históricos”.

A necessidade de haver esse reconhecimento vem-se identificando como uma conseqüência da barbárie em que se constituiu a II Grande Guerra, na primeira metade do século XX, fazendo com que, como entende Jayme (2005, p. 14), os direitos humanos não mais ficassem “restritos à tutela privativa dos estados soberanos, mas garantidos também pela comunidade internacional”, do que se depreende, bem a propósito, que o reconhecimento desses direitos perpassou do Estado para o plano internacional e no contexto deste se projeta por meio de declarações, tratados e

convenções que, no Brasil, subministram as normas nacionais, nos níveis nacional, estadual e municipal.

Por sua vez, Castellanos e Terruró (1999, p. 168), para os quais o reconhecimento, ao lado do condicionamento material e o sistema de garantias, é uma das dimensões dos direitos humanos, se manifestam no sentido de que, independentemente do regime político, qualquer Estado “está interessado em incorporar al discurso político nacional e internacional esse tema, a la vez que pretende ser reconocido como um garante de los mismos”, qual seja, o dos direitos humanos.

Assevera Ramirez (1997, p. 16-17) que o primeiro passo a dar concernentemente aos direitos humanos é o seu reconhecimento, o que significa aceitar a obrigatoriedade dos mesmos, bem assim que esse reconhecimento é tanto teórico como prático, além de ter caráter universal, logicamente, por alcançar a todas as pessoas do mundo, e ser importante para a convivência humana, para que se torne possível.

De tudo isso, plausível é concluir que o reconhecimento dos direitos humanos, ligados a estes os de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, representa base importante para que venham a se tornar uma realidade, ao lado dos outros elementos em referência, e encontra sustentáculo no arcabouço jurídico, como se frisou, o qual, por seu turno, está consubstanciado nas normas internacionais e, no Brasil, nas normas de natureza constitucional federal e estadual e nas leis orgânicas municipais, bem como na legislação infraconstitucional produzida nas três esferas de governo, vale dizer, pela União, pelas unidades federativas, inclusive o Distrito Federal, e pelos municípios.

Com efeito, esse conglomerado de normas será examinado, em suas linhas essenciais, mais adiante, como demonstração de que é o alicerce do reconhecimento dos precitados direitos humanos.

4.2 NO PLANO INTERNACIONAL

Embriona-se o reconhecimento dos direitos humanos em alguns documentos frutificados ou decorrentes da Revolução Francesa de 1789, adiante trazidos a lume.

A Declaração Universal dos Direitos do Homem e do Cidadão, legatária daquele evento histórico, contempla, primordialmente, os direitos de liberdade e igualdade, como ressoa do seu art. 1º, que proclama que “homens nascem e permanecem livres e iguais em direitos”, ao que acrescenta: “As distinções sociais só podem fundar-se na utilidade comum” (COMPARATO, 2003, p. 132). Seguiu-se-lhe a Constituição Francesa de 1791, que aludiu à fraternidade como princípio jurídico (COMPARATO, 2003, p. 226).

Sob os eflúvios daquele momento relevante da história, a Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão da Constituição de 1793, após enunciar, no art. 1º, que a finalidade da sociedade é a felicidade comum e que o governo é instituído para garantir a fruição dos direitos do homem, dentre os quais a igualdade, enfatiza: “Todos são iguais pela natureza e perante a lei”. Certamente, aqui, ao adotar como referencial a natureza, tomou como base para a igualdade a simples condição humana da pessoa, vale dizer, vislumbrou aí a dignidade da pessoa humana, e, a partir disso, a igualização de seus direitos diante da lei.

Mais adiante, ainda sob o fervor da Revolução Francesa, outro diploma, a Declaração dos Direitos e Deveres do Homem e do Cidadão da Constituição de 1795, define, em seu art. 3º, que a “igualdade consiste em que a lei é a mesma para todos, quer proteja, quer puna”, acentuando que a “igualdade não admite distinções de nascimento nem de hereditariedade de poderes”.

Por seu turno, a Constituição Francesa de 1848, em seu preâmbulo, fez referência expressa à tríade gerada pela Revolução Francesa, ou seja, a República Francesa tinha por princípios “*La Liberté, l’Égalité et la Fraternité*” (COMPARATO, 2003, p. 226).

Já no século XX, a Carta das Nações Unidas, ratificada pelo Brasil, em 21.09.1945, engloba as linhas essenciais daquela trílice diretiva, pois suas disposições estão entremeadas de alusões aos referidos princípios, vinculando-os à promoção e ao estímulo aos direitos humanos, com vistas ao bem-estar social.

Sob todo esse influxo, a Declaração Universal dos Direitos do Homem, promulgada pela Organização das Nações Unidas (ONU), assinada também pelo Brasil, em 10.12.1948, reafirmou aquela tríade de direitos humanos, a liberdade, a igualdade e

a fraternidade, bem como fez remissão ao princípio da dignidade, conforme o seu art. 1º: “Todos os homens nascem livres e iguais em dignidade e direitos. São dotados de razão e consciência e devem agir em relação aos outros com espírito de fraternidade” (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 2001).

Em seguida, o Pacto Internacional dos Direitos Civis e Políticos, ratificado pelo Brasil, em 24.01.1992, afigura-se incisivo quanto ao uso da igualdade como viés de combate a atos de discriminação, estabelecendo o seu art. 26 que a lei deve garantir igual e eficaz proteção a todos os indivíduos contra aquelas práticas, não só por motivo de raça, cor, sexo etc., mas em qualquer outra situação, hipótese em que se podem considerar implícitas, sem exagero algum de interpretação, as peculiaridades das pessoas com necessidades especiais.

Editado contemporaneamente, ratificado na mesma data, em 24.01.1992, o Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais dispõe, em seu art. 15, *a e b*, que os Estados que o assinam reconhecem como direitos de cada indivíduo os de participar na vida cultural e desfrutar do progresso científico e suas aplicações. *Mutadis mutandis*, fazem jus a esses direitos as pessoas com aquelas singularidades.

Os direitos humanos dessas pessoas, quanto a terem asseguradas a acessibilidade e a locomoção, estão consubstanciados em diversos diplomas internacionais. Isso ocorre, convenha-se, como dimanação daquela tríade construída sob a égide da Revolução Francesa e contextualizada nos preditos documentos que têm regência no plano internacional.

Com efeito, a Declaração e o Programa de Viena, adotados pela Conferência Mundial dos Direitos Humanos de 25.06.1993, estabelecem, na parte II, nº 64, que as “pessoas portadoras de deficiência devem ter acesso igual a todos os lugares” e que a estas deve ser dada “a garantia de oportunidades iguais mediante a eliminação de todas as barreiras socialmente determinadas”, inclusive as físicas.

A Convenção Interamericana para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência, oriunda da Assembléia Geral da Organização dos Estados Americanos (OEA), aprovada mediante o Decreto Legislativo nº 198, de 13.06.2001, do Senado, e promulgada por meio do Decreto

Federal nº 3.956, de 08.10.2001, da presidência da República, afirma, nos termos do art. III, 1, *b* e *c*, que os Estados signatários se comprometem a adotar providências

para que os edifícios, os veículos e as instalações que venham a ser construídos ou fabricados em seus respectivos territórios facilitem o transporte, a comunicação e o acesso das pessoas portadoras de deficiência [e também] para eliminar, na medida do possível, os obstáculos arquitetônicos, de transporte e comunicações que existam, com a finalidade de facilitar o acesso e uso por parte das pessoas portadoras de deficiência (BRASIL, 2001b).

Por seu turno, o Programa de Ação Mundial para as Pessoas Deficientes, adotado pelas Nações Unidas, propõe, nos seus nºs 112 a 115, que os Estados devem se esforçar “para fazer com que o meio físico seja acessível a todos, inclusive às pessoas com diferentes tipos de deficiência” e que, nesse sentido, adotem política que, além de levar em consideração os aspectos da acessibilidade no planejamento de assentamentos humanos, inclusive nos programas das zonas rurais, garanta às pessoas com tais características o acesso a todas as instalações e edifícios públicos e, sempre que possível, medidas que promovam a acessibilidade aos demais edifícios e instalações, assim também em moradias e transportes já existentes.

Ademais, são de grande perspectivas as Normas sobre a Equiparação de Oportunidades para Pessoas com Deficiência, adotadas pela Assembléia Geral das Nações Unidas, em 20.12.93 (Resolução 48/96), porque, dentro das áreas-alvo para a igualdade de participação, ao tratarem da acessibilidade, apregoam que os Países-Membros devem sobraçar programas de ações destinadas a tornar acessível o ambiente físico às referidas pessoas, sejam quais foram os tipos de suas deficiências, para isso promulgando leis que garantam a acessibilidade em moradias, edifícios, serviços de transportes públicos, ruas e ambientes externos, assegurando aos profissionais da arquitetura, engenharia e outros encarregados da construção do mencionado ambiente informações adequadas sobre providências necessárias à acessibilidade, bem como ouvindo aquelas pessoas sobre os padrões e as normas de acessibilidade e os projetos de construção pública, em todas as etapas de seu processamento⁴⁶ (ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, 1999).

⁴⁶ Essas normas de equiparação, no que tange à acessibilidade, são as seguintes: a) “Os Países-Membros devem iniciar medidas que removam os obstáculos à participação no ambiente físico. Tais medidas devem desenvolver padrões e diretrizes e considerar a promulgação de leis para garantir a acessibilidade a várias áreas da sociedade, tais como moradia, edifícios, serviços de transportes públicos e outros meios de transporte, ruas e outros ambientes externos”; b) “Os Países-Membros devem garantir que

Integra-se a esse conjunto de documentos a Carta Mundial do Direito à Cidade⁴⁷, de 2004, que, no art. XII, preconiza que as cidades devem garantir mobilidade e circulação por meio de transportes adequados às diferentes necessidades sociais, decorrentes de incapacidade, e ambientais, bem como promover a remoção de barreiras arquitetônicas, para a implantação dos equipamentos necessários ao sistema de mobilidade e circulação e a adaptação de todas as edificações públicas ou de uso público, dos locais de trabalho, de modo a ser garantida a acessibilidade das pessoas com necessidades especiais.

Nesse rastilho, a Declaração de Verona, de 2002⁴⁸, proclama que os direitos de as pessoas idosas com deficiência mental serem cidadãs se devem refletir, dentre outros aspectos, em favor da acessibilidade física e em torno da possibilidade de utilizarem os meios de transporte.

Por sua vez, a Declaração de Tenerife, de 2003, contém a afirmação de que, em todas as atividades do setor público, dentre as quais o planejamento de infraestrutura e o transporte, “as necessidades das pessoas com deficiência precisam ser tomadas plenamente em consideração através do Desenho Universal e Inclusivo” (CONGRESSO EUROPEU SOBRE VIDA INDEPENDENTE, 2003).

Existem, portanto, documentos emanados tanto da Organização das Nações Unidas e Organização dos Estados Americanos (OEA), como de Congressos e de Organizações Não Governamentais (ONGs) internacionais que refletem o reconhecimento dos direitos humanos relacionados à acessibilidade e à locomoção das pessoas com necessidades especiais.

os arquitetos, engenheiros civis e outros profissionais envolvidos no projeto de construção do ambiente físico tenham acesso a informações adequadas sobre política de deficiência e providências necessárias à acessibilidade”; c) “Os requisitos da acessibilidade devem ser incluídos no projeto e construção do ambiente físico desde o início do processo de projeto”; d) “As organizações de pessoas com deficiência devem ser consultadas quando estiverem sendo desenvolvidos padrões e normas de acessibilidades. Elas devem também ser envolvidas no nível local desde a etapa do planejamento inicial dos projetos de construção pública, garantindo, assim, a máxima acessibilidade”.

⁴⁷ Essa carta foi elaborada por movimentos populares, ONGs, associações de profissionais, fóruns e redes nacionais e internacionais da sociedade civil, todos empenhados em lutas sociais por cidades mais justas, democráticas, humanas e sustentáveis, reunidos no Fórum Social das Américas, na cidade de Quito, em julho de 2004, e no Fórum Mundial Urbano, na cidade de Barcelona, em outubro de 2004 (FÓRUM SOCIAL DAS AMÉRICAS; FÓRUM MUNDIAL URBANO, 2004).

⁴⁸ Documento aprovado no Congresso Europeu sobre o Envelhecimento de Pessoas com Deficiência e escrito em Portugal, em maio de 2002.

4.3 NO PLANO INTERNO

No Brasil, a Constituição Federal delinea a política pública de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, o que serve de apanágio às Constituições dos Estados e à Lei Orgânica do Distrito Federal.

4.3.1 Normas constitucionais federais

Um primeiro grande ímpeto legislativo havido dentro do Brasil, circunvizinhando o tema da acessibilidade das referidas pessoas, foi o da Emenda nº 12, artigo único, inciso IV, de 17.10.1978, à Constituição Federal de 1967, proposta pelo deputado federal Thales Ramalho e promulgada pela Câmara dos Deputados e pelo Senado Federal, como reflexo da preocupação que, então, começava a vicejar, em nível nacional, no sentido de garantia do direito de ir e vir das aludidas pessoas, conforme se percebe pelos termos que lhe deram formato, a seguir reproduzidos:

Artigo único. É assegurada aos deficientes a melhoria de sua condição social e econômica especialmente mediante:
IV – possibilidade de acesso a edifícios e logradouros públicos.

A incrustação dessa emenda naquela Carta Magna representou, também, a sensibilização exordial do legislador pátrio em face dos direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas que não possam transpor os obstáculos arquitetônicos ou, pelo menos, tenham dificuldade para isso, o que muito bem deflui de sua justificativa, apresentada por aquele parlamentar, abaixo transcrita:

Que o deficiente do Brasil tenha, inscritos na Constituição, os seus direitos fundamentais: o direito de viver em sociedade e não segregado; o direito ao trabalho, nos limites de sua capacidade; e o direito de ir e vir, de andar pelas ruas e de entrar e sair dos edifícios nas ruas e nos edifícios que os homens construíram, sem atentar que existem milhões de patrícios seus que não podem, nas suas cadeiras de roda, com seus aparelhos ortopédicos, com suas muletas, ou sem a luz dos olhos, vencer as escadarias, as escadas rolantes, as imensas barreiras que encontram, a cada passo, até subir uma simples calçada de qualquer rua⁴⁹.

⁴⁹ Trecho transcrito do Diário do Congresso Nacional. Sessão Conjunta, em 24.08.1978, p. 1415-1416, conforme Chaves (1980, p. 200 apud FIGUEIREDO, 1997, p. 56).

O passo subsequente no reconhecimento e conseqüente proteção do direito das referidas pessoas a terem acessibilidade se consubstanciou na Constituição de 1988, exatamente, nos arts. 227, § 2º, e 244, quando tratam da matéria, respectivamente, no sentido de que a lei deve prever a construção e a adaptação de logradouros e edifícios de uso público que garantam o acesso adequado àquelas pessoas, bem como a fabricação e a adaptação de veículos de transporte coletivo que assegurem a mesma finalidade.

É o que se vislumbra a partir do teor de cada um desses dois dispositivos legais:

Art.227
 § 2º A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.

 Art. 244. A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no art. 227, § 2º.

Em suma, à luz dessas disposições constitucionais, em se tratando de lugares ou prédios que ainda vão ser construídos, com destinação ao uso público, seu planejamento deve levar em conta a inclusão social das referidas pessoas, para isso, prevendo que, em suas estruturas, existam, obrigatoriamente, todos os petrechos que permitam o acesso aos mesmos por parte dessas pessoas, isto é, devem esses próprios dispor de rampas, elevadores, pisos, sinais sonoros e outros equipamentos que ensejem acessibilidade, vale dizer, não devem ostentar barreiras arquitetônicas.

Do mesmo modo, quando já existirem esses logradouros e prédios, suas estruturas devem sofrer a alteração capaz de adequá-los, ou seja, devem ganhar rampas, elevadores, pisos, sinais sonoros e demais equipamentos que os tornem acessíveis às pessoas com aquelas características. No tocante aos veículos automotores destinados ao uso coletivo que venham a ser fabricados, suas estruturas devem ter ingredientes (elevadores, por exemplo) que ensejem o ingresso e a acomodação de pessoas portadoras de necessidades especiais. No respeitante aos veículos já em circulação, para que sua destinação de uso coletivo alcance as pessoas com esse matiz, devem naqueles ser feitas adaptações, agregando-se-lhes tais ingredientes.

Permeia, aliás, o tratamento constitucional dessa matéria a incumbência atribuída ao Estado para promover, mediante programas especializados voltados para a infância e a adolescência, a facilitação do acesso aos bens e serviços, utilizando como viés a eliminação de obstáculos arquitetônicos, como soa do art. 227, § 1º, II, *in fine*, da Carta Constitucional pátria, da seguinte maneira:

Art.227
 § 1º O Estado promoverá programas de assistência integral à saúde da criança e do adolescente, admitida a participação de entidades não governamentais e obedecendo aos seguintes preceitos:

 II – (...) integração social do adolescente portador de deficiência, mediante (...) facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos, com a eliminação de (...) obstáculos arquitetônicos.

4.3.2 Normas constitucionais das unidades federativas

As unidades da Federação brasileira, como reflexo do axioma constante da Constituição Federal que, nos arts. 227, §§ 1º e 2º, e 244, prevê política de acessibilidade em favor das pessoas com necessidades especiais, tratam do assunto em suas Leis Magnas.

A começar pelo Distrito Federal, onde se situa Brasília, capital do Brasil, o tratamento normativo dessa política está assentado na respectiva Lei Orgânica, em nível constitucional, a qual, no art. 274, atribui ao Poder Público o dever de garantir “o direito de acesso adequado a logradouros e edifícios de uso público pelas pessoas portadoras de deficiência” e reservar, em estacionamentos públicos, vagas para veículos adaptados a essas pessoas, bem como impõe às empresas de transporte coletivo garantirem “facilidade para a utilização de seus veículos”, notadamente, em favor dos seres humanos com a referida característica.

Na Região Centro-Oeste, na qual está localizado o Distrito Federal, as outras Unidades Federativas incorporam, em suas normas constitucionais, os meandros primaciais da acessibilidade. É o que se verifica, adiante, pelo exame das normas que tratam dessa questão nas Leis Magnas dos Estados de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Com efeito, a Constituição do Estado de Goiás, no art. 173, III, e § 3º, preceitua a manutenção de programas de assistência aos deficientes físicos, sensoriais

e mentais, de modo a lhes assegurar a facilitação de acesso e uso aos bens e serviços, como resultado da eliminação de obstáculos arquitetônicos, além de se reportar à adaptação dos logradouros, edifícios de uso público e veículos de transporte coletivo, como garantia daquela finalidade em benefício das “pessoas portadoras de deficiência”, em seu sentido genérico.

Por seu lugar, a Constituição do Estado de Mato Grosso enuncia, no art. 301, VI, que o Estado e os respectivos Municípios, ao estabelecerem normas e diretrizes relativas ao desenvolvimento urbano, assegurarão a “eliminação de obstáculos arquitetônicos às pessoas portadoras de deficiência física”.

Ao lado disso, o Estado do Mato Grosso do Sul tem a incumbência, determinada em sua Constituição, art. 208, parágrafo único, I, de assegurar ao adolescente portador de deficiência a facilitação de acesso aos bens e serviços coletivos, mediante a remoção de obstáculos arquitetônicos, estabelecendo, para isso, normas para a construção de logradouros e de edifícios de uso público e para a adaptação de veículos de transporte coletivo.

Na Região Sudeste, oportuniza-se, também, a verificação de que as Leis Magnas das unidades federativas que a compõem tratam da problemática da acessibilidade.

Nessa direção, o Estado de São Paulo, em sua Constituição, art. 279, parágrafo único, assegura “aos portadores de deficiência e aos idosos” o acesso adequado aos logradouros e edifícios de uso público e aos veículos de transporte coletivo urbano.

No Estado do Rio de Janeiro, a sua Carta Magna, no capítulo da política urbana, art. 234, VI, enuncia que o Estado e seus municípios, ao estabelecerem diretrizes e normas relativas ao desenvolvimento urbano, cuja política tem no plano diretor o seu instrumento básico, devem assegurar, “especialmente às pessoas portadoras de deficiência, livre acesso a edifícios públicos e particulares de frequência aberta ao público e a logradouros públicos, mediante eliminação de barreiras arquitetônicas e ambientais”.

No Estado do Espírito Santo, em seu art. 203 e parágrafo único, a Constituição preconiza que a construção de edifícios e logradouros públicos e edifícios

de uso público deve “garantir o acesso adequado da pessoa portadora de deficiência, do idoso e da gestante”, além de cominar que a concessão e a permissão de serviço de transporte coletivo somente serão deferidos, pelo Poder Público às empresas que tenham veículos adaptados ao livre acesso das pessoas que apresentem deficiência, prevendo, complementarmente, nas disposições constitucionais gerais, art. 271, parágrafo único, a adaptação daquelas classe de imóveis e espécie de veículos existentes à época da promulgação da sua Lei Magna.

No Estado de Minas Gerais, a Constituição preceitua, no art. 224, que, para serem implementadas medidas prioritárias para a integração social do portador de deficiência, em especial o adolescente, é assegurada a facilitação do acesso a bens e serviços coletivos, mediante a remoção de obstáculos arquitetônicos. Por essa proposta, nos contornos do § 1º, I, do mesmo dispositivo, deve-se orientar a construção e a adaptação de logradouros e edifícios de uso público e a adaptação de veículos de transporte coletivo.

Na Região Sul, a mesma verificação é possível à luz do exame das disposições que tratam da acessibilidade nas Leis Magnas dos Estados que a integram.

Assim sendo, verifica-se que a Constituição do Estado do Paraná prevê, no art. 222, que a construção dos logradouros e edifícios de uso público, a adaptação de veículos de transporte coletivo e a sonorização de sinais luminosos de trânsito devem ser adequados à utilização por pessoas com necessidades especiais.

No Estado de Santa Catarina, conforme sua Constituição, art. 141, IV, as normas e as diretrizes concernentes à política de desenvolvimento urbano, da qual erige o Plano Diretor como instrumento básico, devem assegurar a eliminação de obstáculos arquitetônicos com que se possam deparar as mencionadas pessoas.

Por sua vez, a Constituição do Estado do Rio Grande do Sul prevê, de acordo com o art. 195, § 2º, que os “logradouros e edifícios serão adaptados para permitir o livre acesso aos deficientes físicos”.

Na Região Nordeste, as Cartas Magnas das unidades federativas que a integram, também, ostentam normas sobre acessibilidade.

Assim é que a Constituição do Estado de Sergipe, nos arts. 254, III, 255 e 262, trata da acessibilidade, prevendo a integração social do adolescente portador de

deficiência, para isso facilitando-lhe o acesso a bens e serviços coletivos, a partir da eliminação de obstáculos arquitetônicos, bem como a garantia de acesso adequado dessas pessoas ao ensejo da construção e adaptação dos logradouros e edifícios de uso público e, ainda, exigindo a adaptação de veículos de transporte coletivo que existiam à época em que foi promulgada, isto é, em 1989.

Por seu turno, a Constituição do Estado do Rio Grande do Norte, no art. 157, § 1º, IV, preconiza que deve ser promovida a “facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos para o portador de deficiência, eliminando as barreiras arquitetônicas”.

A Constituição de outro Estado nordestino, qual seja, a de Pernambuco, ao tratar do desenvolvimento urbano, assegura, no art. 144, § 2º, *f*, que a mesma unidade federativa e seus municípios promoverão “o acesso adequado das pessoas portadoras de deficiências físicas aos edifícios públicos, logradouros e meios de transporte coletivo”. A mesma Carta, no art. 227, II, atribui ao Estado e seus municípios o papel de promoverem a assistência integral à criança e ao adolescente, com a participação de entidades não-governamentais e que, para esse fim, como ação estratégica, criarão e implementarão “programas especializados de prevenção, de atendimento e integração social dos portadores de deficiências físicas, sensoriais e mentais, facilitando o acesso deles aos bens e serviços coletivos pela eliminação de [...] obstáculos arquitetônicos”.

Seguindo trilha semelhante, a Constituição do Estado do Piauí, no trato da política de desenvolvimento urbano, reconhecendo que o instrumento básico desta é o plano diretor, prevê, no art. 191, VI, que a referida unidade federativa e seus municípios devem assegurar, entre as diretrizes e normas atinentes ao aludido desenvolvimento, “a facilidade de acesso, nos edifícios e logradouros públicos e nos veículos de transporte coletivo, às pessoas portadoras de deficiência física”. Estabelece, também, no art. 248, § 1º, II, que ao Poder Público estadual incumbe a criação de programas voltados à integração do adolescente portador de deficiência, mediante a facilitação de acesso aos bens e serviços, para isso, eliminando obstáculos arquitetônicos.

Por sua retaguarda, a Constituição do Estado da Bahia, no art. 285, III e IV, garante às “pessoas portadoras de qualquer deficiência” o livre acesso a edifícios públicos e particulares de freqüência aberta à população e a logradouros públicos, mediante a eliminação de barreiras arquitetônicas e ambientais, e a adaptação de

veículos de transporte coletivo. Estatui ainda, consoante o seu art. 209, que é competência de cada Município que o integra “o planejamento e administração do trânsito urbano e operação do serviço local de transporte coletivo de passageiros, providenciada a adaptação de veículos para uso de deficientes físicos”.

Por sua vez, a Carta Magna do Estado da Paraíba, a teor de seu art. 260, se ocupa da temática da acessibilidade, prevendo, para tanto, a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo.

Na mesma direção, a Constituição do Estado do Maranhão, art. 259, prevê a adaptação dos logradouros, edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo existentes quando foi promulgada, em 1989, para acesso em favor das pessoas com necessidades especiais.

Ainda dentro da região nordestina, a Constituição do Estado do Ceará, no capítulo da política urbana, art. 290, VI, dispõe que o plano diretor de cada município deve prever “a eliminação das barreiras arquitetônicas em logradouros e edifícios de uso público extensivo aos terminais rodoviários, ferroviários, metroviários, aeroviários e portuários, bem como aos veículos de transporte coletivo”. Estabelece, ainda, a teor do art. 290, VII, que, para a liberação de qualquer obra pública, o referido plano deve exigir a “estrita observância das necessidades e dos direitos das pessoas deficientes ao acesso a banheiros adaptados e rampas, com indicação em Braille ou alto-relevo”. Estatui, ademais, de acordo com o art. 291, IV, que, tanto a referida Unidade Federativa como os respectivos municípios, ao estabelecerem diretrizes e normas relacionadas ao desenvolvimento urbano, assegurarão o “livre acesso especialmente aos deficientes a edifícios públicos e particulares de freqüência aberta ao público, a logradouros públicos e ao transporte coletivo”, explicitando que isso seja viabilizado “mediante a eliminação de barreiras arquitetônicas e ambientais e a adaptação dos meios de transporte”.

Igualmente, na Região Norte ou Amazônica, as Leis Máximas que regem as unidades federativas que a compõem albergam norteamentos sobre acessibilidade.

Caracteriza-se essa máxima no bojo da Constituição do Estado do Amazonas, cujo art. 247 se reporta à construção e à adaptação dos logradouros e edificações de uso público e à fabricação de veículos de transporte coletivo, para que sejam garantidos “o acesso e a integridade das pessoas idosas e portadoras de

deficiências e da mulher gestante”, acrescentando que essa acessibilidade deve ser objeto da Lei Orgânica dos Municípios.

A Constituição do Estado do Amapá está permeada da preocupação do legislador no sentido de ser proporcionado acesso aos bens e serviços em favor das pessoas com necessidades especiais. O seu art. 306, parágrafo único, I, impõe ao Poder Público estadual assegurar condições para integração social daquelas pessoas, em especial quando adolescente, mediante eliminação de barreiras arquitetônicas, construção e adaptação de logradouros e edifícios de uso público e adaptação de veículos de transporte coletivo.

Por seu turno, a Constituição do Estado do Acre, nos arts. 213, VI, VII e IX, 222, refletindo preocupação da mesma natureza, trata de garantir o acesso adequado das pessoas com necessidades especiais aos logradouros públicos e edifícios de uso público, nos momentos de serem construídos ou adaptados os existentes, bem como o livre acesso dessas pessoas aos veículos de transporte coletivo, inclusive mediante a adaptação dos mesmos, ou ainda aos cinemas, teatros e demais casas de espetáculos públicos, além de prever as adaptações que forem exigíveis para que aquelas pessoas tenham garantido o direito à informação e à comunicação.

A Constituição do Estado de Rondônia, no art. 142, § 1º, assegura a implementação de medidas para que o “adolescente portador de deficiência” tenha facilitado o acesso aos bens e serviços, mediante a eliminação de obstáculos arquitetônicos.

A Constituição do Estado de Roraima, nos arts. 171, parágrafo único, e 172, trata, genericamente, de programas gratuitos “de assistência aos portadores de deficiências físicas, mentais e sensoriais, visando assegurar sua integração sócio-familiar” e impõe àquela unidade federativa, no limite de sua competência, o dever de assegurar às mencionadas pessoas “o tratamento previsto na Constituição Federal e definido em lei”.

A Constituição do Estado do Tocantins, ao ser promulgada, previu, no art. 155, a edição de lei tratando da “adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo, atualmente existentes, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência”.

Finalmente, a Constituição do Estado do Pará estabelece, no art. 236, § 10, que a política urbana deve assegurar às pessoas com necessidades especiais o acesso aos bens e serviços coletivos, “inclusive nos meios de transportes e locais públicos e privados”, para isso, havendo eliminação de obstáculos arquitetônicos. Além disso, frisa, conforme o art. 249, § 2º, VIII, que o Estado, observando processo licitatório e mediante concessão ou permissão, poderá, depois de aprovação pela Assembléia Legislativa, entregar a execução do serviço de transporte de sua competência a empresas, de acordo com lei cujo texto inclua a “obrigatoriedade de adaptação nos transportes coletivos para pessoas portadoras de deficiência”.

4.4 NORMAS INFRACONSTITUCIONAIS FEDERAIS: REGULAMENTAÇÃO E CORRELAÇÃO NORMATIVO-TÉCNICA

A matéria concernente à acessibilidade e à locomoção das pessoas com necessidades especiais está consubstanciada nas normas gerais constantes da Lei Federal nº 10.098, de 19.12.2000 – Lei de Acessibilidade. É o diploma básico ou fundamental e genérico que a regula, atualmente.

Esse diploma legal foi precedido pela Lei nº 7.853, de 24.10.1989, que, nos termos dos arts. 1º, § 1º, e 2º, parágrafo único, V, invocando como suportes para sua aplicação e interpretação os valores consistentes na igualdade de tratamento e oportunidade, justiça social, respeito à dignidade da pessoa humana e bem-estar, incumbiu o Poder Público de, por meio de seus órgãos e entidades da administração direta e indireta, adotar e efetivar a execução de normas garantidoras da funcionalidade das edificações e vias públicas e que, para isso, sejam evitados ou removidos óbices, de modo que se permita o acesso das aludidas pessoas a edifícios, a logradouros e a meios de transporte.

Precederam-no, também, a Lei nº 8.842, de 04.01.1994, que, dispondo sobre a Política Nacional do Idoso, previu, em favor deste, a ação governamental de implementar a diminuição de barreiras arquitetônicas e urbanas, e a Lei nº 10.048, de 08.11.2000, Lei de Atendimento Prioritário para Pessoas com Necessidades Especiais, que, pelo que se percebe, trataram de alguns aspectos específicos relacionados ao acesso das referidas pessoas.

O atual diploma, todavia, é o arcabouço da matéria concernente à acessibilidade e à locomoção das aludidas pessoas, no plano infraconstitucional federal.

A significação da acessibilidade, encampada pela atual lei, foi analisada anteriormente (Seção 3.7), podendo-se sintetizar, a teor do art. 1º, que consiste na “supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação”.

A análise acerca das várias maneiras como se objetiva essa supressão, em diversas facetas do ambiente físico-estrutural, com vistas à inclusão daquelas pessoas, passa a ser desdobrada.

4.4.1 Acessibilidade nas edificações públicas ou de uso coletivo

O art. 11 da Lei nº 10.098, de 19.12.2000, determina, taxativamente, que os **edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo**⁵⁰ devem obedecer a requisitos mínimos de acessibilidade, nos momentos da construção, ampliação ou reforma.

Cumpra, *en passant*, distinguir esses imóveis. De acordo com o art. 8º, VI e VII, do Decreto nº 5.296, de 02.12.2004, regulamento da precitada lei, aqueles primeiros são administrados por entidades da administração pública, direta e indireta, ou por empresas prestadoras de serviços públicos e se destinam ao público em geral, enquanto que, diferentemente, os segundos são os que se destinam às atividades de natureza comercial, hoteleira, cultural, esportiva, financeira, turística, recreativa, social, religiosa, educacional, industrial e de saúde.

Os aludidos requisitos são respeitantes aos acessos ao interior, itinerários de comunicação horizontal e vertical, vagas nas garagens e estacionamentos e banheiros.

Com efeito, pelo menos, um dos acessos ao interior dessas edificações deverá estar livre de barreiras arquitetônicas e de obstáculos que não possam ser

⁵⁰ Expressão que a lei usa mais de uma vez, demarcando a distinção entre os edifícios que pertencem ao patrimônio público e se destinam ao uso do povo e os edifícios que, embora não pertencem ao patrimônio público, são, mediante contrato com seus proprietários particulares, destinados pelo Poder Público, ao uso coletivo ou do povo.

suplantados pelas pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. O art. 18, *caput*, do Decreto nº 5.296, de 02.12.2004, Regulamento da Lei, remete o tratamento da acessibilidade, neste caso, para as normas da ABNT, dentre as quais a NBR 9050, que prevê⁵¹ que todas as entradas devem ser acessíveis nas edificações e, em havendo adaptação destas, exige a previsão de, no mínimo, um acesso vinculado mediante rota acessível (trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado e utilizável, de forma autônoma, por pessoa com necessidades especiais) à circulação nos imóveis (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2004).

A lei estabelece, nos moldes do art. 11, III, que, pelos menos, um dos itinerários de comunicação horizontal e vertical com todas as dependências e serviços do edifício, entre si e com o exterior, deve se ajustar aos requisitos de acessibilidade. Induz a entender esteja se reportando aos corredores e aos elevadores. Como deflui da mencionada NBR⁵², os corredores devem ter largura e extensão mínimas⁵³, para que seja possível a movimentação de uma pessoa em cadeira de rodas, inclusive os que forem adaptados, que deverão ser dotados de bolsões de retorno que permitam a manobra completa daquela espécie de cadeira⁵⁴. Consoante ainda a NBR 13994⁵⁵, os elevadores devem ter largura e altura livres mínimas⁵⁶; em suas cabinas, dotadas de piso duro, antiderrapante, e corrimão de superfície lisa e não deslizante, ser possível o giro completo de uma cadeira de rodas, bem como ao lado de cada botão de comando, em altura acessível, deve ficar a marcação em Braille, em placas de metal ou plástico rígido, gravadas e fixas; além disso, devem também ser providos de sinais acústico e visual, para a indicação do sentido em que se movimentam, e anúncio verbal automático a cada parada nos pavimentos (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2000).

No que diz respeito a vagas no estacionamento, a lei exsurge, no art. 11, I, a exigência de que sejam reservadas vagas próximas aos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas com

⁵¹ Ver subseções 6.2.1 e 6.2.2 da referida norma

⁵² Ver 4.3.2.2 alínea a, e 6.9.1.3

⁵³ Essas dimensões são, respectivamente 0,90m x 4,0 m.

⁵⁴ Esses bolsões deverão permitir a manobra em 180°.

⁵⁵ Ver as Subseções 5.1.4, 5. 1.7.2, 5.1.8.1, 5.1.8.3. 5.1.9.3, 5.1.11, 5.1.12 e 5.1.15.1.

⁵⁶ A largura livre mínima deve ser de 800 mm e a altura livre mínima de 2.000 mm.

dificuldade de locomoção permanente. O art. 25 do Regulamento fixa, pelo menos, dois por cento do total das vagas quando essas pessoas forem portadoras de deficiência física ou visual. Estabelece, ainda, que haja, no mínimo, uma vaga em locais próximos à entrada principal do prédio ou ao elevador, de acordo com as especificações recomendadas pela ABNT, principalmente as que, de acordo com a NBR 9050⁵⁷, consistem em espaço adicional para circulação de cadeira de rodas e associação à rampa de acesso à calçada.

Ademais, de acordo com a exigência de requisitos, nos referidos edifícios, deverá haver, no mínimo, um banheiro acessível, com equipamentos e acessórios que proporcionem sua maior utilização possível pelas referidas pessoas. Dispõe o Regulamento, no art. 22, que esse banheiro seguirá os delineamentos de acessibilidade da ABNT, dentre os quais os de que os boxes para bacia sanitária tenham área para rotação que possibilite a movimentação de uma pessoa em cadeira de rodas e que os boxes para chuveiro e ducha tenham as dimensões acessíveis e barras de apoio verticais, horizontais ou em “L”, bem assim que o piso deve ser regular, firme, estável e antiderrapante, segundo a precitada NBR⁵⁸. Estipula, ainda, o Regulamento, no art. 22, § 1º, que, nos trinta meses a contar de sua publicação, ocorrida em 03.12.2004, em cada pavimento nas edificações de uso público que já existiam deverá ser garantido, pelo menos, um banheiro com entrada independente que possa ser utilizado pelas pessoas com necessidades especiais.

Por outro lado, o art. 12 da Lei de Acessibilidade estabelece que as pessoas em cadeira de rodas terão direito a que lhes sejam disponibilizados espaços reservados e as que se ressentem de deficiência auditiva e visual à reserva de lugares específicos, nos locais onde sejam realizados eventos culturais, tais como espetáculos, conferências, aulas e outros de natureza similar. O Regulamento, no art. 23, *caput*, e §§ 1º e 2º, aí incluindo teatros, cinemas, auditórios, estádios e ginásios de esporte, manda reservar dois por cento da lotação desses estabelecimentos para pessoas em cadeira de rodas, em locais de boa visibilidade, e igual percentagem para quem sofra de deficiência visual ou tenha mobilidade reduzida, inclusive obesos, em locais de boa

⁵⁷ Subseção 6.12.1

⁵⁸ Subseções 6.1.1, 7.3.3.1, 7.3.4.2, 7.3.4.4. Nessa situação, a área para rotação deve ser de 180º e as dimensões de 0,90 m x 0,95 m para os boxes para chuveiro e ducha.

recepção de mensagens sonoras. A ABNT NBR 9050 prevê que, nos referidos ambientes, deve haver espaço acrescido de faixa mínima em relação à cadeira ao lado, para que uma pessoa em cadeira de rodas fique em posição que lhe permita assistir a um espetáculo, e, se houver desnível entre o palco e a platéia, o que será indicado mediante a sinalização tátil de alerta (cor contrastante) no piso, que essa situação pode ser resolvida mediante a instalação de rampa ou de elevador em lugar discreto e fora do alcance visual da platéia, porém, de acesso imediato⁵⁹.

Ao lado disso, o art. 24 do Regulamento prevê que os estabelecimentos de ensino de qualquer nível, etapa ou modalidade, devem proporcionar condições de acesso por parte das pessoas com necessidades especiais a todos os segmentos estruturais, principalmente salas de aula, bibliotecas, auditórios, ginásios e instalações desportivas, laboratórios, área de lazer e sanitários. A aludida NBR acrescenta a esses compartimentos livrarias, praças, centros acadêmicos, ambulatórios, bancos, locais de culto, exposições e hospedagem e estabelece que devem estar interligados a uma rota acessível (sem qualquer obstáculo ou barreira), pelo menos, para que ofereçam acesso ao alunado⁶⁰. Deverão as escolas dispor de, pelo menos, um sanitário para cada sexo, para uso dos alunos, e também, no mínimo, um para cada sexo, para utilização por professores e funcionários⁶¹. Nas bibliotecas, entre as estantes de livros deve haver corredores com largura mínima e espaço que permita a manobra de uma cadeira de rodas⁶².

Nos locais de funcionamento de comércio e serviços⁶³, deve haver espaço para manobra de cadeira de rodas, nos corredores de compras, e, pelo menos, um dos vestiários ou provadores deve estar livre de qualquer obstáculo, ter dimensões internas e entrada com vão livre mínimos, além de “porta que abra para fora”, como estipula a pré-falada NBR⁶⁴.

⁵⁹ ABNT NBR 9050, subseções 8.2.1.4.1 e 8.2.1.4.2. Espaço mínimo de 0,80 m x 1,20 m, acrescido de faixa mínima de 0,30 m de largura.

⁶⁰ ABNT NBR 9050, em 8.6.2.

⁶¹ ABNT NBR 9050, em 8.6.4 e 8.6.5.

⁶² ABNT NBR 9050, em 8.7.3. Esses corredores devem ter a largura de 0,90 m, no mínimo, e a cada 15 m o espaço para manobra de uma cadeira de rodas em uma rotação de 180°.

⁶³ Estão sediados em edificações que, embora privadas, se destinam ao uso coletivo.

⁶⁴ ABNT NBR 9050, subseções 8.8.1.1 e 8.8.1.2. O espaço deve permitir a manobra da referida cadeira em uma rotação de 180° e os vestiários e provadores, no mínimo, devem medir 1,20 m x 0,90 m e o vão livre de suas portas igual a 0,80 m de largura.

A Lei de Acessibilidade, no art. 25, declara, explicitamente, que suas disposições se aplicam aos edifícios ou imóveis que são de interesse cultural ou de valor histórico-artístico, ressalvando que as modificações que lhes forem necessárias observarão as normas específicas. O art. 30 do Regulamento faz remissão à Instrução Normativa nº 1, de 25.11.2003, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), que prevê “soluções em acessibilidade”⁶⁵, cuja implementação está pautada em diretrizes do Plano Plurianual de Ação em Acessibilidade. Dentre essas soluções estão as seguintes: percurso livre de barreiras desde o passeio até o acesso aos imóveis, pela entrada principal ou a que esta estiver integrada; vagas em estacionamento, lugares específicos em auditórios e locais de reunião, afora outros, devidamente identificados mediante sinalização visual, tátil ou sonora; acesso de pessoas com necessidades especiais a exposições temporárias e locais de visitação, mediante rota acessível, devidamente sinalizada; e ambiente onde o mobiliário, cores e iluminação sejam compatíveis com a melhor visão e entendimento das obras expostas (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL, 2003).

4.4.2 Acessibilidade nas edificações de uso privado

Consoante o art. 13, I, II e III, da Lei nº 10.098, de 19.12.2000, os edifícios de uso privado, assim entendidos os que se destinam à habitação⁶⁶, nos quais é obrigatória a instalação de elevadores, “deverão ser construídos”⁶⁷ com observância de dois aspectos importantes, para serem acessíveis: os percursos e a instalação de elevadores.

Com efeito, a acessibilidade deverá caracterizar os percursos entre as unidades habitacionais e o exterior e as dependências de uso comum, assim também os que se estenderem, como traço de união, entre as edificações e a via pública, às demais edificações e aos serviços anexos de uso comum e, também, os que se

⁶⁵ Expressão constante em 1.3.1., alínea *a*, da referida Instrução Normativa

⁶⁶ O Regulamento, no art. 8º, VIII, assim as define.

⁶⁷ A lei se refere, desse modo, aos futuros edifícios.

intercalarem entre aquelas e os edifícios vizinhos. Nesses percursos não deverá haver nenhuma barreira arquitetônica.

A respeito dos elevadores, deverão ser providos de cabine e porta de entrada acessíveis às pessoas com necessidades especiais, isto é, estarem condizentes com aquelas características de acessibilidade recomendadas pela NBR 13994⁶⁸.

Por outro lado, há edifícios nos quais não é obrigatória a instalação de elevadores, quer dizer, desses equipamentos em seu tipo comum. Nesses imóveis, desde que sejam multifamiliares⁶⁹, e “a serem construídos com mais de um pavimento além do pavimento de acesso”,⁷⁰ seu projeto e especificações técnicas deverão facilitar a instalação de “um elevador adaptado”⁷¹, sem embargo de atenderem aos requisitos de acessibilidade, como prescreve o art. 14 da lei, os quais, segundo se subentende, devem ser aqueles outros previstos para os edifícios de uso privado, no que concerne aos percursos.

A facilitação para que se instale o “elevador adaptado” deve constar, também, de projeto de “edificação multifamiliar”, em programas de habitação de interesse social geridos pela União e por ela financiados por meio de recursos próprios, na forma prevista pelo art. 28, IV e parágrafo único, do Regulamento à Lei de Acessibilidade.

4.4.3 Acessibilidade nos elementos de urbanização e no mobiliário urbano

A Lei nº 10.098, de 19.12.2000, arts. 2º, IV, arrola como **elementos de urbanização** – qualquer componente das obras de urbanização – a pavimentação, o saneamento, os encanamentos para esgotos, a distribuição de energia elétrica, a iluminação pública, o abastecimento e a distribuição de água e o paisagismo. No art. 5º, menciona como elementos de urbanização públicos e privados de uso comunitário os itinerários, as passagens de pedestres, os percursos de entrada e saída de veículos, as escadas e as rampas. Reporta-se, nos arts. 6º e 7º, aos banheiros de uso público existentes ou a serem construídos em parques, praças, jardins e espaços livres

⁶⁸ Sintetizadas na subseção 3.4.1.

⁶⁹ O Regulamento, no art. 8º, VIII, classifica as edificações de uso privado em unifamiliares e multifamiliares.

⁷⁰ Assim consta da lei.

⁷¹ *Idem.*

públicos e às áreas de estacionamento de veículos localizadas em vias ou espaços públicos (não se confundem com as dos edifícios públicos ou privados de uso coletivo).

Por outro lado, a lei, no art. 2º, V, enumera como **elementos do mobiliário urbano** – conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou da edificação – os semáforos, postes de sinalização e similares, as cabines telefônicas, as fontes públicas, as lixeiras, os toldos, as marquises e os quiosques. Passíveis de aí serem incluídos os terminais de consultas de processos judiciais (em Belém do Pará, existem na sede do Tribunal de Justiça do Estado e no *Shopping Iguatemi*), as caixas bancárias eletrônicas, as caixas de Correio, os telefones públicos (certamente os espalhados pelos quarteirões), as bancas de jornal etc.⁷².

Ainda no que tange ao **mobiliário urbano**, a lei, no art. 9º, estabelece que os **semáforos para pedestres** devem ser equipados com mecanismo emissor de sinal sonoro suave, intermitente e sem estridência⁷³ ou com mecanismo que sirva de guia ou orientação para a travessia de pessoas com necessidades especiais, nas vias públicas em que essa providência se recomende em razão da intensidade do fluxo de veículos.

Perceptível a diferenciação, embora seja filigrana: iluminação pública, pavimentação, calçamento, rampas e escadas (estas duas podem ser externas e internas) são **elementos de urbanização**; sobre a pavimentação ou calçamento ficam os semáforos, os postes de sinalização, os telefones públicos, as lixeiras etc., que são os **elementos do mobiliário urbano**, que pode ser externo (ruas e avenidas) e interno (dentro dos imóveis).

Cuida o art. 5º do diploma legal para que os **elementos de urbanização** observem rigorosamente os parâmetros de acessibilidade estabelecidos pelas normas da ABNT, bem como que, a teor do art. 10, os **elementos do mobiliário urbano** sejam projetados e instalados em locais onde possam ser utilizados pelas pessoas com necessidades especiais. Determina, como desdobramento dessa linha imperativa, como se reflete do art. 4º, que sejam adaptados os equipamentos e elementos do mobiliário urbanos existentes.

⁷² Os três últimos exemplos são oferecidos por Martins (1999b, p. 70).

⁷³ Termo usado pela própria lei.

Posto isso, convém, primeiramente, analisar alguns aspectos importantes acerca dos **elementos de urbanização**, para, depois, tratar de mais outros acerca dos elementos do mobiliário urbano.

Nos termos do art. 15, § 1º, I, II e III do Regulamento, deve haver obediência às normas técnicas de acessibilidade emanadas da ABNT na realização dos seguintes elementos: construção de calçadas para circulação de pedestres ou adaptação de situações consolidadas; rebaixamento de calçadas com rampa acessível ou elevação da via para travessia de pedestre em nível; e instalação de piso útil tátil direcional e de alerta.

A respeito de calçadas, de acordo com a ABNT NBR 9050⁷⁴, para serem acessíveis, devem ter superfície regular, firme, estável, antiderrapante e que não provoque trepidação em dispositivos com rodas (cadeiras de rodas), sua padronagem não deve causar a sensação de insegurança e se constituir de piso tátil de alerta e piso tátil direcional, ambos caracterizados pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, funcionando o primeiro como sinalizador de situações de risco e o segundo para indicar o caminho, podendo-se entender que representam segurança nos percursos, principalmente para as pessoas com deficiência visual, inclusive quando precisarem reconhecê-los com a ajuda de instrumentos, como a bengala de rastreamento.

Além disso, as calçadas, para se caracterizarem como faixas livres, devem ter a largura mínima recomendável de 1,50m, apenas excepcionalmente de 1,20m e, também, ser completamente desobstruídas e isentas de interferência, tais como vegetação, mobiliário urbano, armários de equipamentos, orla de árvores e jardineiras, rebaixamento para acesso de veículos, bem como os obstáculos aéreos, como o são as marquises, faixas e placas de identificação, toldos, luminosos e a vegetação, que devem ser localizados a uma altura superior a 2,10m⁷⁵. Devem ser rebaixadas, nas esquinas, meios de quadra e canteiros divisores de pistas. Entre o término desse rebaixamento e o leito carroçável não deve haver desnível⁷⁶.

⁷⁴ Subseções 3.26, 3.34, 5.14, 6.1.2., 6.1.1, 6.1.3 e 6.10.

⁷⁵ ABNT NBR 9050, em 6.10.4 e 6.10.5.

⁷⁶ *Ibidem*, em 6.10.11.2 a 6.10.11.6.

Ademais, como elementos de urbanização, existem as escadas fixas e as rampas, que integram os edifícios, públicos, privados de uso coletivo e privados destinados à habitação, bem como as vias, praças, logradouros, praias e demais espaços de uso público.

Para serem acessíveis, as escadas fixas devem ter largura mínima de 1,50m. Suas laterais devem ser providas de corrimãos, com a ressalva de que, se forem mais largas que 2,40m, lhes serão instalados corrimãos intermediários. As dimensões de seus pisos devem ser adequadas e os degraus, dotados de sinalização visual na borda do piso, em cor contrastante com a do acabamento, como recomenda a ABNT NBR 9050⁷⁷. As rampas, por sua vez, para se revestirem de acessibilidade, devem ter largura mínima recomendável de 1,50m e, no seu início e término, patamares com igual largura, além de corrimãos com as mesmas especificações, dimensões e sinalizações previstas para as escadas fixas⁷⁸.

Tanto nas escadas fixas como nas rampas, os corrimãos devem ter sinalização tátil, consistente em anel com textura contrastante e instalado a 1,0m das extremidades destes, e sinalização em Braille com informações sobre os pavimentos existentes⁷⁹.

Nas escolas, as escadas devem ser providas de corrimãos em duas alturas⁸⁰.

Na via pública, as passarelas de pedestres devem ser providas de rampas, rampas e escadas, rampas e elevadores ou escadas e elevadores, exigindo-se que esses acessórios obedeçam aos requisitos de acessibilidade, inferindo-se que assim o seja, inclusive, no tocante à sinalização tátil e visual⁸¹. Em cada uma dessas quatro opções, percebe-se que as rampas ou elevadores podem funcionar como acessórios capazes de tornar as passarelas bem mais acessíveis do que equipadas com escadas.

⁷⁷ Nos termos da ABNT NBR 9050, subseções 5.13, 6.6.4.3., 6.6.3, alíneas *a* e *b*, 6.6.5.1, 6.7.1.6 e 6.7.1.8. Nas escadas fixas, a cada 3,20 m de desnível deve haver um patamar de 1,20 m, seus pisos devem variar entre 0,28 m e 0,32 m, com espelhos entre 0,16 m e 0,18 m, os corrimãos ficarão à altura de 0,92 m, a partir do piso, e se apresentarão contínuos até os patamares e com seção circular com diâmetro entre 3,0 cm e 4,5 cm e afastamento mínimo de 4,0 cm em relação à parede, para oferecerem boa empunhadura.

⁷⁸ Assim recomenda a norma citada acima, em 6.5.1.6, 6.5.1.8, 6.5.2.1 e 6.7.1.6. As rampas já existentes podem ter largura mínima de 0,90 m, com segmentos máximos de 4,00 m, quando impraticável a adaptação; excepcionalmente,

⁷⁹ Conforme 5.12, alíneas *a* e *b*, da referida NBR.

⁸⁰ *Ibidem*, em 6.7.6 e 8.6.10. De acordo com 6.7.6, os corrimãos laterais das escadas devem ser instalados a duas alturas, 0,92 m ou 0,70 m do piso.

⁸¹ Como prescreve a subseção 6.11.1 da mesma norma.

Nas praias, as rampas são os instrumentos capazes de adaptá-las quanto ao desnível entre o passeio e a areia, devendo as mesmas estar vinculadas a um piso fixo ou removível, que se prolongue em direção ao mar, com a largura mínima de 0,90m⁸². As piscinas devem ser providas de escada ou rampa submersas, com corrimãos. O piso não deve ser escorregadio ou excessivamente abrasivo, sendo recomendável que disponha de barras de apoio nas bordas internas, no mesmo nível da água, sem interferência na circulação desta⁸³.

Ainda como elementos de urbanização, inserem-se outros que podem integrar tanto as edificações como o exterior, principalmente pontos turísticos. São, além dos elevadores, os outros equipamentos eletromecânicos indicados pela NBR 9050:2004: plataforma elevatória de percurso vertical, para vencer desníveis de até 4,0m, em edificações de uso particular, e de até 9,0m, em edificações de uso público ou coletivo; plataforma elevatória de percurso inclinado, com assento escamoteável para uso por pessoa com mobilidade reduzida, para transpor desníveis de 3,20m; esteira rolante horizontal ou inclinada e escada rolante, que podem comportar o transporte de pessoa em cadeira de rodas, com acompanhamento de pessoal habilitado, e são providas de sinalização tátil e visual⁸⁴.

A vegetação, como elemento representativo do paisagismo, não deve interferir na faixa livre de circulação, por meio de ramos pendentes, plantas entouceiradas, galhos de arbustos e árvores, muretas, orlas, grades ou desníveis no entorno, plantas dotadas de espinho, produtoras de substâncias tóxicas, invasivas com manutenção constante ou que despendam muitas flores, frutos ou substâncias que tornem o piso escorregadio ou cujas raízes possam danificar algum pavimento⁸⁵.

Estabelece o Regulamento, no art. 6º, que, nos banheiros de uso público, nos parques, praças, jardins e espaços livres públicos, deverá haver, pelo menos, um sanitário e um lavatório, de acordo com o modelo estipulado por normas técnicas (Subseção 3.4.1).

⁸² ABNT NBR 9050, em 8.5.4.1 e 8.5.4.2.

⁸³ Especificações previstas em 8.5.2.1 a 8.5.2.6 da referida NBR

⁸⁴ Ibidem em 6.8.3 a 6.8.6.2.

⁸⁵ Ibidem em 9.10.1 a 9.10.3.

O mesmo Regulamento, art. 7º, parágrafo único, obriga que, nos estacionamentos situados em vias ou espaços públicos, haja a reserva de vagas, devidamente sinalizadas e próximas dos acessos de circulação de pedestres, destinando-as, na variação quantitativa de 1 (uma) até 2% (dois por cento) do total existente, para veículos que transportem pessoas com necessidades especiais. Isto significa que, no mínimo, uma dessas vagas deve ser reservada para esse fim. Os requisitos de acessibilidade relacionados a essas vagas foram explicitados, anteriormente (Subseção 4.3.1.)

Apreciadas essas questões no concernente aos elementos de urbanização, passam-se a analisar algumas relacionadas ao **mobiliário urbano**.

Seguindo a lei, o Regulamento, art. 16, § 1º, prevê que os **elementos do mobiliário urbano** devem ser desenhados e instalados de acordo com as normas de acessibilidade ditadas pela ABNT, de modo que fiquem ao alcance visual e manual das pessoas em cadeira de rodas e permitam aproximação segura e o uso por parte das pessoas com deficiência visual, mental ou auditiva, bem como enumera alguns dos precitados elementos: marquises, toldos, elementos de sinalização, luminosos e outros elementos que tenham sua projeção sobre a faixa de circulação de pedestres; cabines telefônicas e terminais de auto-atendimento de produtos e serviços; telefones públicos sem cabine; instalação das aberturas, botoeiras, comandos e outros sistemas de acionamento do mobiliário urbano; demais elementos do mobiliário urbano; uso do solo urbano para posteamento; espécies vegetais que tenham sua projeção sobre a faixa de circulação de pedestres.

Nesse passo, algumas previsões da ABNT NBR 9050 valem ser colacionadas (o exame exaustivo da matéria não se comporta aqui, por ser muito extensa, tecnicamente complexa e profunda).

De acordo com essas previsões, os **semáforos para pedestres** devem ser posicionados à altura entre 0,80m e 1,20m do piso, bem como equipados com mecanismos emissores de sinal sonoro entre 50dBA e 60dBA, intermitente e não estridente, quando instalados em vias públicas com grande volume de tráfego ou concentração de passagem de pessoas com deficiência visual⁸⁶.

⁸⁶ ABNT NBR 9050, subseções 9.9.1 e 9.9.2.

Além disso, um telefone público, pelo menos, deve ser instalado em espaço que possibilite a movimentação de uma pessoa em cadeira de rodas, inclusive dentro de cabina, donde exigível que a parte operacional do mesmo fique à altura mínima de 0,73 m e máxima de 1,20m do piso e o comprimento mínimo do fio do fone igual a 0,75m, além do que, nas edificações de grande porte, como centros comerciais, aeroportos, rodoviárias, estádios e centros de convenções, deverá haver, pelo menos, um telefone que transmita mensagens de texto (TDD)⁸⁷. Por seu turno, as caixas de auto-atendimento em instituições bancárias devem permitir a aproximação frontal de uma pessoa em cadeira de rodas, em posição frontal⁸⁸. Como prevê a ABNT NBR 15250, portanto, recentemente editada, os teclados numéricos e funções (teclas “Cancela”, “Corrige” e “Entra”) ou alfabéticos, o leitor de cartões e o conector de fone de ouvido das caixas de auto-atendimento bancário devem se situar a uma altura que possam ser manejados por uma pessoa naquela situação e outras que tenham necessidades especiais, sem embargo de que as teclas sejam providas de sinalização tátil e visual, o conector de ouvido de sinalização tátil, o monitor de vídeo possa ser visualizado, as mensagens fixas prestadas mediante voz humana digitalizada e as demais informações sonoras por meio de voz sintetizada (simulação da voz humana produzida por *software*)⁸⁹ (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2005b).

Em termos de auto-atendimento, nos locais de funcionamento de comércio e serviços, deve haver, pelo menos, um balcão de caixa para pagamento ou guichê de bilheteria e atendimento rápido, destinado exclusivamente para troca de valores e que seja acessível a clientes que se movimentem por meio de cadeira de rodas⁹⁰. Devem, também, ser acessíveis os guichês e balcões de atendimento nas escolas⁹¹. Nos restaurantes, refeitórios, bares, hotéis, motéis, pousadas e similares, um balcão de auto-serviço, pelo menos, deve ser acessível a pessoas em cadeira de rodas⁹².

⁸⁷ Ibidem em 9.2.1.1, 9.2.1.2, 9.2.3.1, 9.2.4, 9.2.5.1, 9.2.5.2, 9.2.6, 9.2.7 e 9.2.8

⁸⁸ Ibidem em 4.2.2, 8.8.2.2, 9.6.2.1 e 9.6.2.2. Essa aproximação deve ser possível dentro de um módulo de referência (M.R.), cuja projeção no piso é de 1,20 m x 0,80 m, e ainda acomodar um avanço de até 0,30 m, sob o equipamento.

⁸⁹ ABNT NBR 15250, em 4.15.4, 4.1.3.2, alíneas a e b, 4.1.4.1 e 4.2.3.4, 4.3.1.2, 4.2.1.2 e 4.2.1.3 c/c 3.29 e 3.30.

⁹⁰ Conforme 8.8.1.3, 9.5.5.1, 9.5.5.2 e 9.5.4 da ABNT NBR 9050.

⁹¹ ABNT NBR 9050 subseções 8.6.4 e 8.6.5.

⁹² Ibidem em 9.5.3.1, 9.5.3.2, 9.5.3.3, 9.5.3.4 e 9.5.6.

Nas escolas, em cada duas salas devem ser disponibilizadas, no mínimo, uma mesa individual e uma cadeira do tipo universitário (com prancheta acoplada) acessíveis a pessoa em cadeira de rodas, bem como a lousa (quadro de giz ou magnético) deve ficar à altura máxima de 0,90m do piso e em uma área de aproximação lateral que permita a manobra da referida espécie de cadeira⁹³. Visa-se assim conferir acessibilidade ao mobiliário interno.

4.4.4 Acessibilidade nos meios de locomoção coletiva

Outra questão que merece o enfoque da Lei de Acessibilidade, art. 16, é a concernente à acessibilidade nos veículos de transporte coletivo, conquanto o tenha feito de maneira muito sucinta, pois apenas prevê que se devem subordinar aos requisitos exigidos pelas normas técnicas específicas, sob as quais, com destaque de alguns aspectos importantes por elas previstos, a matéria passa a ser examinada.

Com efeito, à luz da ABNT NBR 14022 de 2006⁹⁴, que trata da matéria concernente à acessibilidade “em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros”, não deve haver barreira física, para que as pessoas com necessidades especiais ingressem e saiam dos aludidos veículos, os quais, para isso, devem, de acordo com a escolha do órgão público competente para definir e implementar a gestão do transporte de passageiros, ser providos de “piso baixo” ou “piso alto com acesso realizado por plataforma de embarque/desembarque” ou ainda de “piso alto equipado com plataforma elevatória veicular”, sendo esta a que permite a elevação de uma pessoa em cadeira de rodas ou em pé para ter acesso ao interior do veículo⁹⁵.

Segundo ainda essa norma, nos pontos de parada, deve haver faixa livre mínima de 1.200mm para circulação de “pessoas com deficiência em cadeira de rodas”, em condições de segurança e conforto. Nos terminais, devem ser disponibilizados, no mínimo, 20% dos assentos para uso das mencionadas pessoas, próximos aos locais de

⁹³ ABNT NBR 9050, em 8.6.7 e 8.6.8.

⁹⁴ Essa norma, para atender ao Decreto nº 5.296, de 02.12.2004, que regulamenta a Lei de Acessibilidade, foi editada em 16.10.2006, tendo se iniciado sua validade em 16.11.2006, cancelando expressamente e substituindo a NBR 14022 de 1997.

⁹⁵ ABNT NBR 14022, subseções 3.14, 3.15 e 6, *a, b e c*.

embarque⁹⁶. Recomenda que, nesses pontos, seja instalada faixa de piso tátil de alerta, que serve para sinalizar situações de risco de segurança⁹⁷.

Como prevê a mesma norma, na fronteira (assim denominado o local de transição entre as áreas de embarque/desembarque e o veículo), devem ser observados alguns requisitos para que ofereça acessibilidade, dentre os quais o de um vão máximo de 30mm e uma diferença de altura de, no máximo, 20mm entre o ponto de parada e o dispositivo ou equipamento de transposição da fronteira (rampa de acionamento motorizado ou manual; plataforma elevatória veicular; ou sistema de movimentação vertical da suspensão do veículo) e entre este e o piso do veículo⁹⁸. Desse modo, será assegurado o acesso em nível, que consiste em “permitir a transposição da fronteira, estando o piso interno do veículo e a área de embarque e desembarque em nível”⁹⁹.

Além disso, estabelece que o veículo deve ter, pelo menos, uma porta que garanta o predito acesso e, em seu interior, sejam reservados, no mínimo, dois assentos para “pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida”, preferentemente localizados às proximidades da mencionada porta, bem assim que, no salão de passageiros, haja área (1.300mm de comprimento x 800mm de largura) reservada para acomodação e manobra de cadeira de rodas, no mínimo¹⁰⁰. Pode, como finalidade alternativa, essa área ser utilizada para acomodar o cão-guia que estiver acompanhando um deficiente visual, o qual, ocorrendo de estar efetivamente ocupada por uma pessoa em cadeira de rodas, poderá ocupar o banco duplo mais próximo, situação em que, para o cão-guia deverá ser previsto, em baixo ou à frente desse assento, um espaço de 700mm de comprimento, 400mm de profundidade e 300mm de altura¹⁰¹.

⁹⁶ ABNT NBR 14022, subseções 4.1.2 e 4.2.4.

⁹⁷ ABNT NBR 9050, subseção 6.12, e ABNT NBR 14022, em 7.1.1.

⁹⁸ ABNT NBR 14022, subseções 3.7, 3.9 e 5.1, *a, b, c, d e e*.

⁹⁹ ABNT NBR 14022, subseção 3.3.

¹⁰⁰ ABNT NBR 14022, subseções 6.2, 6.3.1 e 6.3.4.

¹⁰¹ ABNT NBR 14022, subseções 6.3.8 e 6.3.9.

Por seu turno, a ABNT NBR 15320¹⁰², que trata da acessibilidade das pessoas com necessidades especiais no transporte rodoviário, enunciando o ônibus rodoviário como o “que transita por estrada municipal, estadual ou federal, sem catraca ou outro dispositivo de tarifação, e que permite o transporte de bagagem em compartimento específico”, prescreve que, para o embarque e o desembarque daqueles seres humanos, nos terminais rodoviários e pontos de partida, existam plataformas elevatórias, destinadas a superar desníveis e vãos, e cadeiras de transbordo, que podem permitir o deslocamento das referidas pessoas até o assento que lhes for reservado, no veículo, bem como que o acesso a este seja feito mediante porta (vão livre) de 0,70m de largura mínima e sem o uso de degraus¹⁰³.

De outra banda, nos moldes previstos na ABNT NBR 14021, que trata do trem urbano ou metropolitano, um dos carros que o compõem, pelo menos, destinado ao uso por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, deve ser provido tanto de portas de embarque e desembarque com vão livre em largura mínima, como de local para posicionamento de pessoa em cadeira de rodas, livre de obstáculos, e em área de circulação que permita manobra de cadeira dessa espécie, assim também disponibilizar um assento para pessoa obesa¹⁰⁴ (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2005a). Ao lado disso, prevê que, nas estações, os equipamentos destinados ao controle de acesso tenham larguras mínimas e estejam situados em áreas que permitam a manobra em cadeiras de rodas¹⁰⁵.

Por sua vez, o trem de longo percurso, de acordo com a NBR 14020, deve ter portas para embarque e desembarque com vão livre mínimo, espaços reservados para cadeira de rodas, nos quais haja barra de apoio, ancoragem e cinto de segurança ou, caso a pessoa com necessidades especiais não utilize a referida espécie de cadeira,

¹⁰² Vale salientar que a ABNT NBR 14022 declara que sua aplicação se estende “a todos veículos utilizados no sistema de transporte coletivo de passageiros, exceto aos veículos abrangidos pela ABNT NBR 15320:2005”, de que ora se trata.

¹⁰³ ABNT NBR 15320, em 3.7, 5.2.1, alíneas *e* e *f*, 5.3, 5.4.1 e 6.1.

¹⁰⁴ ABNT NBR 14021, subseções 5.8.3, 5.8.4.1, 5.8.5 e 5.8.6.1. A largura mínima do vão livre deve ser de 1,20 m (atualmente é de 0,80 m), o local para posicionamento de uma pessoa em cadeira de rodas deve ser de 0,80 m x 1,20 m, a área para a circulação desta deve comportar giros de 180° e 360° e o assento para obeso deve ter largura equivalente a dois assentos e suportar carga mínima de 250 kg.

¹⁰⁵ ABNT NBR 14021, em 5.5.3.1, 5.5.3.2, 5.8.3, 5.8.4.1, 5.8.5, 5.8.5.1 e 5.8.5.2. Essas larguras mínimas são de 0,80 m e 0,90 m e as áreas devem permitir um giro de 360° para a cadeira de rodas.

nesses espaços deve haver assentos dobráveis e, também, disponibilizar assentos preferenciais para pessoas com mobilidade reduzida, em cada um dos carros; o corredor do carro de passageiro deve permitir a circulação de pessoa em cadeira de rodas, requisito também exigível para a cabine do carro leito destinada a pessoas com necessidades especiais¹⁰⁶. Os pisos dos carros devem ser antiderrapantes, com diferenciação de cor e textura, para que as pessoas com deficiência visual se encaminhem da porta até os assentos que lhes são reservados¹⁰⁷ (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 1997).

No que diz respeito ao transporte aéreo comercial, de acordo com a NBR 14273, as aeronaves com mais de um corredor devem ter, no mínimo, um lavatório com entrada suficiente para a passagem de cadeira de rodas de bordo e espaço livre e suficiente para que uma pessoa se transfira dessa cadeira para a bacia sanitária e vice-versa, bem como acessório que, na eventualidade de turbulência ou freada brusca, permita a imobilização vertical de passageiro com ausência ou redução de membros inferiores¹⁰⁸. Devem, ainda, as aeronaves dispor de assento com braços removíveis ou escamoteáveis, ao lado dos corredores, e situados na dianteira e traseira, o mais próximo possível das saídas, para o qual uma pessoa com necessidades especiais deve ser conduzida na precitada espécie de cadeira (dobrável e com dimensões que, quando desarmada, a compatibilizam com vãos livres, corredores e lavatórios)¹⁰⁹ (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 1999).

Nas operações de embarque e desembarque de aeronaves, devem ser utilizadas passarelas telescópicas, que permitem que passageiros em cadeira de rodas se locomovam entre o local de atendimento e a porta da aeronave, ou sistema eletromecânico de elevação, para transportação de pessoas com necessidades especiais até a porta da aeronave ou desta para as instalações do aeroporto¹¹⁰.

Outro importante documento, aliás, de recente edição, é a ABNT NBR 15450 de 2006, válida desde 02.01.2007, a qual diz respeito à acessibilidade no sistema de

¹⁰⁶ NBR 14020, subseções 5.3, 5.4.1, 5.4.2, 6 e 9.2.. O referido vão deve ser de 0,80 m, os espaços de 0,90 m x 1,20 m e que acomodem, no mínimo, duas cadeiras de rodas e os assentos preferenciais em número de quatro.

¹⁰⁷ NBR 14020, subseções 9.1.

¹⁰⁸ NBR 14273, subseções 6.5 e 6.6.

¹⁰⁹ NBR 14273, subseções 6.1.2, 6.2, 6.3, 6.4.1 e 6.4.2

¹¹⁰ NBR 14273, em 5.3, 5.4 e 5.4.1.

transporte aquaviário, que define como o “constituído de embarcação, terminal e toda infra-estrutura necessária à sua operação”¹¹¹.

Como elemento dessa infra-estrutura, o terminal aquaviário, de acordo com a referida norma, consiste em uma edificação que deve permitir o embarque, o desembarque e o deslocamento de todos os passageiros, com a observância de, para essas maneiras de movimentação, ter uma área reservada e sinalizada para “pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida”, bilheteria com, pelo menos, um balcão de atendimento, mesmo que automático, acessível às referidas pessoas, bem como, no salão de passageiros, uma área que acomode duas pessoas em cadeiras de rodas e disponibilize quatro assentos preferenciais, em favor das pessoas com aquelas singularidades, além de um sanitário que lhes seja acessível¹¹².

Inserir-se no rol de componentes dessa infra-estrutura a plataforma flutuante, assim entendida a estrutura destinada à atracação para as operações de embarque e desembarque de passageiros e cargas, situada entre os dispositivos de acesso ao cais ou píer (estrutura perpendicular ou oblíqua à linha do cais, acostável em um ou em ambos os lados) e os dispositivos de acesso às embarcações e deve ser provida de guarda-corpo (1,10m de altura), piso antiderrapante e fosco, iluminação e sinalização com piso tátil de alerta, definido pela aludida norma como o “utilizado para sinalizar alteração de percurso ou de plano, bem como projeção de objetos suspensos, que podem comprometer a segurança da pessoa com deficiência visual”¹¹³.

O terminal aquaviário, para possibilitar acesso à plataforma flutuante, deve ter guarda-corpo em ambos os lados, largura mínima (1,0m), piso antiderrapante e piso tátil de alerta¹¹⁴.

Preconiza, ainda, a referida norma que a acessibilidade de pessoa com necessidades especiais deve ser garantida mediante “acesso em nível do salão de passageiros para o cais ou píer”, “dispositivo de acesso nos cais ou píer, interligando

¹¹¹ ABNT NBR 15450 subseção 3.36.

¹¹² ABNT NBR 15450, em 3.37, 4.2.2, 4.3 e 4.7.

¹¹³ ABNT NBR 15450, subseções 3.30, 3.32 e 5.5 alíneas *a*, *b*, *c* e *d*.

¹¹⁴ ABNT NBR 15450 subseção 5.6, alíneas *a*, *b*, *c* e *d*.

este à plataforma flutuante” e “dispositivo de acesso instalado no píer ou plataforma flutuante, interligando este à embarcação”¹¹⁵.

No interior das embarcações, igualmente, deve haver acessibilidade. Importantes aspectos devem ser exigidos para propiciá-la aos usuários desse meio de transporte, tais como os a seguir enumerados: “pelo menos um acesso ao convés de passageiros destinado às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, sem o uso de degrau, com largura mínima de 1.000mm de vão livre, localizado em cada bordo” e que aí, entre o acesso e o convés, haja área capaz de permitir a manobra por uma pessoa em cadeira de rodas; no convés de passageiros, no mínimo, deve haver duas áreas reservadas e identificadas para pessoas em cadeiras de rodas e quatro assentos preferenciais destinados a pessoas obesas; um sanitário acessível e destinado às pessoas que tenham aquelas limitações; e, nas viagens de longa duração (pernoites), um camarote acessível às referidas pessoas, localizado no “convés destinado aos passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida”, com a ressalva de, quando não for possível a localização desse camarote dentro do aludido convés, que fique em outro convés de passageiros, com a garantia de acesso mediante plataforma acessível de elevação vertical, que é uma “plataforma móvel, com deslocamento vertical, por meio de guias, que permite o acesso ao convés superior da embarcação”¹¹⁶.

4.5 O PARÁ E SEUS MUNICÍPIOS: NORMAS INFRACONSTITUCIONAIS ESTADUAIS, LEIS ORGÂNICAS E ORDINÁRIAS MUNICIPAIS

A matéria concernente à acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, ecoando dos termos em que a tratam as Constituições Federal e Estadual, não se perdendo de vista a legislação federal ordinária, está no mirante legislativo do Estado do Pará e dos municípios que o compõem.

A referida unidade da Federação editou a Lei nº 6.020, de 10.01.1997, dispondo sobre as normas de adaptação de prédios de uso público, para assegurar o acesso adequado àquelas pessoas. O enfoque desse diploma legal, o que revela a

¹¹⁵ ABNT NBR 15450 subseção 5.2 alíneas, *a*, *b* e *c*.

¹¹⁶ ABNT NBR 15450, subseções 3.31, 6.1.2, 6.1.4, 6.2.2, 6.2.3, 6.2.4, 6.2.5, 6.2.7, 6.2.9 e 6.10.

preocupação, pelo menos inicial, do legislador paraense com o tema da acessibilidade, se volta para alguns aspectos fundamentais desta.

O primeiro desses, como se depreende dos arts. 1º, § 2º, e 2º, é o relacionado à definição de edifício de uso público, o qual assim considera “todo aquele que abriga atividades que se caracterizam por atendimento ao público”, o que, de forma ampla, permite subentender tanto o pertencente ao poder público ou por este utilizado, como o pertencente ao domínio privado, desde que abrigue atividades que atraiam a afluência da população, inclusive o contingente de pessoas com necessidades especiais, em razão do que, bem a propósito, determina que fiquem no térreo das edificações as dependências que demandem acentuado fluxo de público.

Outro aspecto que se reveste de importância é a previsão da lei no sentido de que os referidos edifícios, ao serem submetidos a reformas ou neles serem feitas obras de conservação, devem incorporar as disposições nela contidas, e de que essas disposições devem ser incorporadas aos projetos de arquitetura e engenharia de edificações em elaboração ou em construção.

Um terceiro aspecto merecedor de destaque é o de que suas normas, também, se aplicam aos prédios tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico, com a ressalva de que, quando disso lhes decorrer “prejuízo arquitetônico de ponto de vista histórico”, serão, em suas estruturas, admitidos acessos laterais ou secundários.

A mencionada lei estadual estabelece, fundamentalmente, que “os espaços e/ou elementos construtivos” devem satisfazer condições de acessibilidade no pertinente à circulação horizontal, a escadas, a rampas, a elevadores, a portas, a sanitários e à comunicação visual e sonora. Colocou-se sob as emanções técnicas exigíveis ao tempo em que vigorava a NBR 9050 (1994), agora, sucedida pela ABNT NBR 9050 (2004), o que, entretanto, não a invalida quanto ao que dispôs acerca daquelas condições.

No que tange à circulação horizontal, essas condições são as de que seja livre de obstáculos representados por lixeiras, caixas de coleta, telefones públicos, extintores de incêndio etc e que corredores e passagens devem ter piso revestido de material não escorregadio, regular, contínuo e durável e que não seja interrompido por degraus, bem como que haja proteção mediante guarda-corpo em desníveis e terraços

e que, no hall de edificação, um dos telefones públicos seja acessível a pessoa em cadeira de rodas.

A respeito das escadas, o aludido diploma legal estabelece que devem ser estruturadas em degraus, com espelho, não-vazados, verticais ou inclinação máxima (2,0cm), com pisos não salientes em relação ao espelho, e altura máxima (18cm), revestidos com material não-escorregadio, estável e com bom contraste de cor e textura em relação aos pisos dos pavimentos a que servirem, além de patamar de comprimento igual ou superior à largura da mesma e destinado à mudança de direção, assim também providas de guarda-corpo acessível ou parede em ambos os lados, sempre que o desnível for inferior a 35cm (trinta e cinco centímetros), e corrimão acessível. Nas áreas que lhes são contíguas, existirão faixas em toda a largura da escada e no comprimento de 96cm (noventa e seis centímetros), com revestimento de piso igual ao dos degraus e patamares.

As rampas têm, igualmente, especificações previstas na referida lei, devendo ser providas de guarda-corpo acessível ou paredes nos dois lados e, nestes, de corrimãos acessíveis nos referidos lados. Podem-se constituir no único elemento de circulação vertical ou se acompanhar de escada ou elevador acessíveis.

Tanto nas escadas como nas rampas, os corrimãos devem ser resistentes, contínuos, sem interrupções nos patamares, de boa empunhadura e prolongar-se, horizontalmente, no mínimo, por 30cm (trinta centímetros). O guarda-corpo, além de material resistente, deve ter, entre seus elementos componentes, dimensões que impeçam a queda acidental de pessoa em qualquer faixa etária.

Acerca dos elevadores, a lei estipula que a cabine seja utilizada por uma pessoa em cadeira de rodas e seu acompanhante e que o painel de comando seja padronizado e com sinais de relevo junto aos botões.

As portas em geral, inclusive dos elevadores, devem ter vão livre mínimo de 80cm (oitenta centímetros).

Os banheiros, lavabos e sanitários em instalações coletivas devem comportar uma pessoa em cadeira de rodas e apresentar-se em pisos com revestimento não-escorregadio e sem degraus. Deve haver espaço para o giro dessa espécie de cadeira

em auditórios, anfiteatros, salas de reuniões ou espetáculos, refeitórios e salas de leitura¹¹⁷.

A comunicação, também, deve ser possibilitada por meio de sinalização visual, com base em cores contrastantes e dimensões apropriadas para as pessoas com visão subnormal, e com placas indicativas, para que as pessoas com deficiência auditiva circulem no interior das edificações, além de sistema de alarme, simultaneamente, sonoro e luminoso, na saída de veículos e nas ocasiões de incêndio.

Ao lado dessa lei, no Estado do Pará, está em vigência a Lei nº 6.582, de 22.09.2003 que, em seu art. 5º, V, *b* e *d*, prevê, como medida de implementação da política estadual de amparo ao idoso, a consistente em lhe proporcionar alternativas de adaptação e melhoria das condições (habitabilidade) de moradia, levando em consideração o estado físico em que aquele se encontra “e visando garantir-lhe independência de locomoção”, bem como a de diminuir barreiras arquitetônicas e urbanas. Afina-se, aliás, esse diploma com o que preconiza a Lei nº 10.741, de 01.10.2003 (Estatuto do Idoso), no sentido de que, nos programas habitacionais, em que há de ser dada prioridade aos maiores de 60 (sessenta) anos na aquisição de casa própria, deve haver observância quanto à “implantação de equipamentos urbanos comunitários voltados ao idoso” e à “eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, para garantia de acessibilidade ao idoso”.

Vige, também, a Lei nº 6.755, de 19.05.2005, que obriga as instituições financeiras localizadas, no território da referida unidade federativa, “a terem um caixa eletrônico adaptado para deficientes físicos”, estabelecendo, para esse fim, o prazo de 180 (cento e oitenta) dias, desde a data de 23.05.2005, quando foi publicada no Diário Oficial do Estado.

No município de Belém, capital do Estado, a sua Lei Orgânica, de 30.03.1990, dispõe, no art. 134, que será assegurada “às pessoas portadoras de deficiência física, sensorial ou mental, facilidade de acesso a edifícios, logradouros públicos e transportes coletivos, inclusive determinando sinalização específica, conforme disposto em lei” e mais adiante, no art. 147, XII, estabelece que o

¹¹⁷ Para esse fim, a lei previu a dimensão de 0,70 m x 1,20 m, mas há convir que, doravante, se exija a do módulo de referência (M. R.), de 0,80 m x 1,20 m, para que se movimente uma pessoa manipulando aquela cadeira, como estabelece a ABNT NBR 9050 (2004).

“planejamento, o gerenciamento, a operação, a exploração e a fiscalização do sistema de transporte e do tráfego urbano” respeitarão a “obrigatoriedade de adaptação dos transportes coletivos para as pessoas portadoras de deficiências”. Enuncia, ainda, no art. 146, X, que, no sistema viário, será observada a “organização e a prestação dos meios de transportes que permitam ao deficiente físico deslocar-se para freqüentar escolas, trabalho e centro de reabilitação”, para sua integração à sociedade (BELÉM, 1990).

Rege-se o município em questão por normas gerais e critérios básicos de acessibilidade, previstos na Lei nº 8.068, de 28.05.2001, por ele editada, a qual contempla alguns aspectos destacáveis.

Assim é que, quanto à construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo, deverá ser observado o requisito de, às proximidades das áreas de circulação de pedestres, haver reserva de vagas, devidamente sinalizadas, no percentual de 2% (dois por cento) ou uma, no mínimo, para veículos que transportem as pessoas com necessidades especiais, bem como a exigência de que um dos acessos ao interior ou um dos itinerários que interliguem, horizontal e verticalmente, todas as dependências e serviços dos edifícios, entre si e com o exterior, sejam livres de barreiras ou obstáculos arquitetônicos e, ainda, seja disponibilizado, pelo menos, um banheiro acessível às referidas pessoas.

Ainda de acordo com a referida lei municipal, nos locais de espetáculos, conferências, aulas e outros de natureza similar, serão reservados espaços para pessoas em cadeiras de rodas e para pessoas com deficiência auditiva e visual, inclusive acompanhadas.

A mesma lei dispõe que, nos edifícios de uso privado a serem construídos, os elevadores deverão ter os requisitos mínimos de acessibilidade e, nos futuros prédios com mais de um pavimento além do de acesso, serão instalados elevadores adaptados.

Consoante o aludido diploma legal, a acessibilidade servirá de norteamento, como a estabelece a ABNT NBR 9050, para a adaptação das vias públicas, parques e demais espaços públicos existentes, bem assim para as respectivas instalações de serviços e mobiliários urbanos, além dos itinerários e passagens de pedestres, os percursos de entrada e saída de veículos, as escadas e as rampas.

Acrescenta a lei que os elementos do mobiliário urbano serão projetados e instalados, de maneira que deles se utilizem as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Nesse sentido, dispõe que os banheiros públicos, existentes ou a serem construídos, deverão dispor de, pelo menos, um sanitário e um lavatório com as especificações previstas naquela norma técnica. No mesmo sentido, prevê que os semáforos serão equipados com mecanismo de emissão de “sinal sonoro suave, intermitente e sem estridência, ou com mecanismo alternativo que sirva de guia ou orientação para travessia de pessoas portadoras de deficiência visual”, funcionando como fatores determinantes dessa providência a intensidade de fluxo de veículos e a periculosidade da via pública. Cuidando-se de passarelas de pedestres (alocadas nas vias onde há intenso movimento de veículos), determina que sejam acessíveis, como prescrevem as orientações da ABNT.

No que tange aos veículos de transporte coletivo exige a lei editada pelo referido município que preencham os requisitos de acessibilidade que lhes ditam “as normas técnicas específicas”.

Vê-se que o precitado diploma legal reflete o ânimo geral de conferir acessibilidade, em favor das pessoas com necessidades especiais, dentro do município de Belém. Indica, ainda, medidas de fomento à eliminação de obstáculos físico-estruturais, ao instituir o Programa Municipal de Eliminação de Barreiras Arquitetônicas, Urbanísticas, de Transporte e de Comunicação, com recursos orçamentários próprios. Em termos de recursos orçamentários, prevê que serão destinados, anualmente, para financiamento de programas especiais, com o fim de supressão de barreiras no espaço urbano, edifícios de uso público, transportes coletivos e na comunicação. Ainda em relação a essa espécie de recursos, há, na mesma lei, previsão de que, anualmente, desde 28.05.2002 (um após a publicação), a Administração Pública Municipal os destinaria para financiar adaptações, eliminações e supressões de barreiras arquitetônicas existentes nos edifícios de uso público de sua propriedade e naqueles sobre os quais tenha responsabilidade.

À guisa de complemento a esse diploma legal, o legislador belenense sancionou a Lei nº 7.787, de 15.05.96, que, essencialmente, disciplina a construção de calçadas e passeios. Determina que as calçadas e passeios serão revestidos de

material não derrapante e que aquelas não poderão ser construídas em desnível com calçadas laterais e, quando decorrer da falta de meio fio, o desnível será, obrigatoriamente, em rampa ou, se existir o meio fio, terão a altura deste e se estenderão até o limite de alinhamento do imóvel. Preceitua que as calçadas seguirão o mesmo nível do meio fio, independentemente de ser construído antes ou depois daquelas, quando houver necessidade de conservá-lo ou quando a reforma for realizada no imóvel respectivo. Estabelece que a construção de degraus, nas calçadas, depende de autorização e orientação do órgão municipal competente. Se, por ocasião da construção do meio fio, já houver o acesso à garagem, este será mantido, exceto se inconveniente, caso em que o poder público municipal se responsabilizará pela construção de novo acesso. Se, ao contrário disso, já houver o meio fio, será implantada grade basculante para o acesso à garagem e se houver necessidade de rampa em toda a extensão da calçada, será obrigatória a prévia orientação do órgão municipal competente. É, nos termos dessa lei, obrigatória a implantação de rampa, para facilitar o fluxo de pessoas com necessidades especiais, nas esquinas de ruas e passeio público.

Vale salientar que a Lei nº 7.554, de 26.12.91, do município de Belém, determina que, nos cinemas, estádios, circos, teatros, estacionamento de veículos, locais de competição, casa de espetáculos e similares, seja reservada uma parte de sua capacidade de lotação para as pessoas com necessidades especiais, bem assim que, nos termos da Lei nº 7.958, de 04.06.99, do mesmo município, nas salas de projeção e espaços culturais de Belém, devem ser reservados assentos, com garantia de conforto, para pessoas obesas¹¹⁸.

Ao município de Marabá, por força de sua Lei Orgânica, arts. 301, IV, e 303, IV, é conferida a atribuição de “assegurar às pessoas portadoras de deficiências físicas, sensoriais ou mentais” o direito, dentre os “especiais necessários”, de terem “facilidade de acesso a prédios, logradouros públicos e transportes coletivos”, bem como a

¹¹⁸ A primeira das referidas leis fixou o mínimo de 3% da capacidade de lotação dos estabelecimentos, percentual que se reduziria se a afluência a um evento ultrapasse de 600 (seiscentos) espectadores; a segunda lei arbitrou igual percentual em relação ao número de assentos nas casas a que se refere. A Lei Federal nº 10.098, de 19.12.2000 e o Decreto nº 5.296, de 02.12.2004, posteriores àquelas, estipulam o percentual de 2% para as vagas e assentos nesses locais.

incumbência de promover a integração desses seres humanos junto à sociedade e a conscientização desta mediante a

[...] viabilização, através de órgãos competentes, de sinalização voltada às necessidades de todos, [a] colocação de rampas e faixas de segurança nas esquinas e outros equipamentos que facilitem o direito de ir e vir do deficiente físico [e a] facilidade de acesso a todas as dependências de atendimento ao público e aos veículos, nos transportes rodoviários e hidroviários (MARABÁ, 2002).

Por sua vez, o município de Santarém, também, adota a política de implantação de acessibilidade, como deflui de sua Lei Orgânica, que, no art. 134, § 1º, VIII, prevê a edição de lei que determine a “obrigatoriedade de adaptação nos transportes coletivos para pessoas portadoras de deficiência”, ao dispor sobre a descentralização executiva dos serviços atinentes a esse tipo de transporte a empresas, mediante autorização, concessão ou permissão pelo poder público municipal. Através da Lei nº 14.997, de 27.04.94, impõe aos edifícios públicos que suas entradas e vias de acesso, tais como calçadas, escadas, batentes e sanitários etc., sejam adaptados às pessoas com aquelas características, bem assim que as instalações de telefones públicos (“orelhões”), em locais como mercados, estações rodoviárias, agências bancárias etc. obedeçam à legislação federal.

Outro diploma ordinário de Santarém, a Lei nº 15.506, de 20.11.1995, art. 1º, § 2º, I e II, prevê a adequação dos transportes coletivos, determinando que as catracas ou roletas somente poderão ser implantadas no meio (parte central) dos ônibus, proibindo-as nas entradas e saídas destes. Além disso, estabelece que as empresas desse ramo de transporte estão obrigadas a empregar “um modelo padrão de identificação” nos seus veículos que, em razão disso, serão de cores que os diferenciem por linhas ou dotados de placas luminosas e de cores diferenciadas para cada linha, de modo que as “pessoas portadoras de deficiência visual, subnormal e analfabetas” os identifiquem com facilidade.

Em outros rincões do Estado, há previsão legal sobre acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais. É o que ocorre no município de Primavera, que, mediante a respectiva Lei Orgânica, art. 146, § 2º, se refere à “construção de logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de

deficiência”. Também, isso ocorre no município de Óbidos, pois sua Lei Orgânica, consoante o art. 184, § 2º, se expressa do mesmo modo, em favor dessas pessoas. Idêntico sentimento do legislador do município de Mãe do Rio está refletido no art. 204, parágrafo único, de sua Lei Orgânica. O mesmo sentido de interpretar, normativamente, os anseios de acessibilidade em prol dos referidos seres humanos é o que ressoa do art. 207, § 2º, da Lei Orgânica do município de Cachoeira do Arari. Nessa linha, situa-se a Lei Orgânica do município de Santo Antônio do Tauá, aludindo, em seu art. 193, “às exigências e adaptações dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência física ou sensorial”.

O município de Conceição do Araguaia, conforme o disposto no art. 1º, *caput* e parágrafo único, da Lei nº 828, de 22.11.2002, tem a missão de promover o rebaixamento de guias e sarjetas em todas as esquinas e faixas, para “possibilitar a travessia de pedestres portadores de deficiências físicas”, prioritariamente nos terminais rodoviários e aquaviários, serviços de assistência à saúde, serviços educacionais, praças e centros culturais, centros esportivos, conjuntos habitacionais e vias principais de tráfego. Segundo esse diploma municipal, suas disposições deverão ser observadas em editais de licitação para pavimentação, recapeamento, instalação ou reforma de guias e sarjetas e, além disso, deve ser mantido, pela Prefeitura, um programa de correção de ausência de rebaixamento nas vias que existiam na data em que foi sancionado. Outra lei, a de nº 719, de 26.08.98, editada pelo mesmo município, preconiza, no art. 5º, VIII, que uma das diretrizes da política do idoso lá praticada é a de estabelecer mecanismos que facilitem o acesso de pessoa com essa condição aos edifícios públicos e aos serviços que nestes são oferecidos, bem assim, nos termos do seu art. 13, III, que a esfera municipal tem, na área de habitação e urbanismo, a responsabilidade de “eliminar barreiras arquitetônicas para o idoso em equipamentos urbanos de uso público”.

5 QUESTÕES CRUCIAIS RELACIONADAS À CONCRETIZAÇÃO DA ACESSIBILIDADE E LOCOMOÇÃO

A abordagem do tema concernente à acessibilidade e à locomoção das pessoas com necessidades especiais implica que venha a lume apreciação crítica em torno da realidade existente.

Como elementos para essa apreciação, tomam-se como base exemplos que funcionam como indícios da problemática decorrente da falta ou rarefação de elementos destináveis a possibilitar a acessibilidade e a locomoção das aludidas pessoas. Nessa direção, aponta-se como causa a ausência de condições materiais, por conta da indisponibilidade de recursos financeiros, do que decorre o não provimento das referidas condições, tanto pelos entes estatais como pelos entes privados.

Na demonstração das conseqüências motivadas pela falta das mencionadas condições, arrola-se a precariedade existente nas artérias públicas dos municípios de Belém, no Estado do Pará, onde se constatam casos de obstáculos arquitetônicos, em outros municípios da Região Metropolitana (Ananindeua, Marituba, Benevides e Santa Bárbara) e em outros municípios paraenses. Alude-se, também, à pouca concretização de acessibilidade e locomoção em alguns rincões de outros Estados brasileiros. Inclui-se, entre essas conseqüências, o preenchimento tardio das normas insertas nos arts. 227, § 2º, e 244 da Constituição Federal, promulgada em 05.10.1988, pois houve delonga na edição das normas infraconstitucionais complementares daquelas, que são consideradas programáticas, de vez que essa complementação somente adveio principalmente por força das Leis nºs 10.048, de 08.11.2000, Lei de Atendimento Prioritário para Pessoas com Necessidades Especiais, e 10.098, de 19.12.2000, Lei de Acessibilidade e Locomoção das Pessoas com Necessidades Especiais.

Além disso, a demora para a fixação de prazos dentro dos quais se deva implementar o conjunto de previsões para a acessibilidade e a locomoção das pessoas com necessidades especiais e a extensão cronológica desses prazos são fatores derivativos da não concretização ou concretização rarefeita dos mencionados vieses de mobilidade dos aludidos seres humanos.

O desdobramento das questões relacionadas à falta de condicionamento material, um dos elementos dos direitos humanos, é mostrado adiante.

5.1 FALTA DE CONDIÇÕES MATERIAIS: NECESSIDADE DE SUPRIMENTO ESTATAL E PRIVADO

Notoriamente, a falta de condições materiais é óbice para a realização dos direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais.

A uma simples observação a olho nu, detecta-se essa ausência nos mais diversos lugares, pois nestes não existem edifícios apetrechados com os produtos da tecnologia em termos de rampas e escadas com pisos antiderrapantes e com corrimãos em ambos os lados ou paredes, elevadores com sinalização sonora, botoeiras com indicações em Braille e dimensões para entrada e saída de alguém em cadeira de rodas, acompanhado ou não de outrem, ou portas e corredores que permitam a passagem de usuários desse tipo de cadeira ou de quem tenha outra espécie de limitação. No passeio público, as calçadas são íngremes, desniveladas, sem antiderrapantes e escorregadias, mesmo não estando molhadas, e muitas se apresentam como rotas inacessíveis, atulhadas de cadeiras, barracas mantidas por vendedores ambulantes, vasos ornamentais, plantas etc. Na maioria das esquinas ou quadras ou canteiros centrais, não há rampas ou as existentes são de dimensões ou declividade inadequadas. Os semáforos não são sonorizados e em muito locais de grande movimento de veículos e pedestres não existem. Os ônibus e outros tipos de veículos destinados ao transporte coletivo não são providos de dispositivos ou mecanismos que permitam o ingresso e a saída de pessoas que tenham limitações para se movimentar, principalmente as que dependem de cadeiras de rodas, as quais já enfrentam desvantagens nas paradas e estações rodoviárias. Nos rincões onde o meio de transporte mais peculiar são as embarcações, como ocorre na Amazônia, *ad exemplum*, no Estado do Pará, as mesmas não são acessíveis às referidas pessoas, o que se estende às possuidoras de outras limitações, verificando-se isso a partir do ato de embarque e, também, no desembarque.

Esse é apenas um pequeno retrato do drama vivenciado, no dia-a-dia, pelas pessoas com necessidades especiais. Permite, ainda assim, esse relato avaliar o

quanto de negação de acesso e locomoção é impingido a essas pessoas. Nega-se-lhes o direito de ir e vir. Como consequência dessa negação, cerceia-se-lhes a ida aos locais de atividades que aspiram exercer, dentre as quais as de ir à escola, ao trabalho, ao lazer, às reuniões sociais e a outros eventos. Denegando-lhes esses direitos, nega a sociedade a si mesma a oportunidade de poder contar com a participação dessas pessoas.

Tal realidade é a exteriorização de um desarranjo de forças que deveriam compor um paralelogramo capaz de ofertar às referidas pessoas condições materiais para que seus direitos de acessibilidade e locomoção, previstos na Constituição Federal, nos arts. 227, § 2º, e 244, nas Leis Magnas das unidades federativas, nas Leis Orgânicas Municipais e na legislação infraconstitucional, já viessem sendo concretizados, maciçamente, há muito tempo ou que venham a se realizar plenamente.

Às expensas desse desarranjo, o que se vem notando, ao longo dos tempos, é que “não há muita preocupação em projetar objetos, edifícios, espaços e transportes cujo desenho seja acessível às pessoas com deficiência e idosos”, como observa Prado (1997, p. 185-186). Ao fazer surgir essas estruturas, a sociedade não tem adotado como paradigma o desenho universal, que leva em conta a existência de pessoas com necessidades diferentes¹¹⁹.

Ainda por força desse desarranjo, é transparente que não tem havido, durante muitas épocas, a preocupação do poder público em agregar as características de acessibilidade aos edifícios e logradouros que disponibiliza à população, no oferecimento de seus serviços a esta. Tanto isso é verdade que aquelas normas constitucionais e a legislação infraconstitucional refletem a preocupação recente com essas características, o que se confere pela mais superficial leitura dos dispositivos legais regentes da matéria.

Essa situação traz implícito um fator causal, qual seja, a indisponibilidade de recursos financeiros, o que é tautológico, até porque o despertar para as questões relacionadas à acessibilidade em favor das pessoas com necessidades especiais não vem de muitas décadas, no país. Não se tem, desse modo, o preenchimento de um dos elementos dos direitos humanos, qual seja, o condicionamento material, segundo a

¹¹⁹ Essa qualidade do desenho universal é salientada por Prado (1997, p. 186).

concepção de Castellanos e Terruró (1999, p. 186-187) que ressaltam que o mesmo está subordinado às possibilidades e disponibilidades econômicas do Estado, o que, assim entendem, tem sido usado como pretensa justificativa de despreocupação do referido ente quanto à melhoria das condições de vida de milhões de pessoas e dos direitos humanos de todos, alegando gastos com o aparato estatal e problemas de subdesenvolvimento.

Os entes privados, por outro lado, não têm cuidado, ao longo dos anos, de impregnar de acessibilidade os prédios que destinam ao fluxo de pessoas, como é verificável naqueles onde estão sediados os empreendimentos que a estas oferecem e prestam serviços, do que são comprovações as empresas comerciais, bancos, lojas, hospitais e edifícios que abrigam consultórios e escritórios relacionados ao exercício de diversas profissões. Tem havido despreocupação no concernente ao planejamento e à construção desses imóveis quanto a se enquadrarem nos contornos do desenho universal. Tudo indica que tenha havido parcimônia ou desinteresse no emprego de recursos financeiros para amoldá-los ao conceito de acessibilidade. O mesmo se pode dizer, *v.g.*, em relação às calçadas, pois as mandam construir sem adequação a esse conceito.

As empresas que exploram os serviços de transporte coletivo, em suas várias modalidades, também têm-se mostrado, no correr dos tempos, indiferentes aos reclamos da oferta de veículos moldados pelo desenho universal e pela acessibilidade. Aprioristicamente, não disponibilizam suporte financeiro para isso.

Em meio a esses aspectos da realidade que demonstram o quanto têm sido relegados os direitos de acessibilidade, importante é refletir sobre a assertiva de Bobbio (1992, p. 45) no sentido de que a “efetivação de uma maior proteção dos direitos do homem está ligada ao desenvolvimento global da civilização humana”, bem assim sobre a afirmação sentenciosa de Sen (2000, p. 264) de que “o direito de uma pessoa a alguma coisa deve corresponder ao dever de outro agente de dar à primeira pessoa essa coisa”, em resposta à sua perquirição: “é possível ser coerente ao falar em direitos sem especificar de quem é o dever de garantir a fruição desses direitos?”.

Dessume-se, ademais, que, para haverem condições materiais à concretização dos direitos de acessibilidade e locomoção e, por via disso, a efetividade

das normas que a estes servem de albergues, é indispensável o entrelaçamento do poder público e da sociedade, para que conjuguem seus esforços financeiros e econômicos em volume suficiente a proporcionar a eliminação ou a adaptação de barreiras arquitetônicas e a implantação dos elementos de urbanização e do mobiliário urbanos adequados às singularidades das referidas pessoas.

É razoável esse entrelaçamento, pois, como preleciona Dworkin (1999, p. 356 e 345),

[o] governo tem a responsabilidade abstrata de tratar o destino de cada cidadão com a mesma importância, [acrescentando que as] pessoas têm o dever moral de promover o bem-estar da comunidade como um todo em tudo que fazem, e o correspondente direito moral de que os outros sempre ajam da mesma maneira.

Enquanto não houver entrelaçamento ou, independentemente disso, enquanto aquele ente público ou qualquer ente privado não tomar a iniciativa de fomentar concretamente, mediante liberação de recursos suficientes, a acessibilidade e a locomoção em prol das pessoas com necessidades especiais, continuando estas a enfrentar as barreiras arquitetônicas ou, diante destas, a sufocarem as próprias aspirações de melhoria da qualidade de vida e de plena participação na sociedade, não haverá a efetividade das normas reguladoras desses direitos, as quais, por sinal, somente há bem pouco tempo começaram a surgir no cenário jurídico nacional, havendo frutos não muito prolíferos de sua aplicação.

5.2 PRECARIIDADE ESPACIAL COMO REFLEXO DA FALTA DE CONDIÇÕES MATERIAIS: A SITUAÇÃO DE BELÉM DO PARÁ

Como reflexo da não efetividade dos direitos humanos, em decorrência da falta de condições materiais e, subsidiariamente, de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, a realidade com que se depara nos espaços em que aquelas carecem exercer as suas atividades existenciais é a de precariedade.

Essa vicissitude ambiental, ou melhor, o conjunto de dificuldades antepostas às pessoas acometidas de deficiências ou reduzida mobilidade e que, por isso, estão em situação de desvantagem frente ao ambiente físico-estrutural, é perfeitamente visível nos mais diversos rincões deste país, de norte a sul, de oeste a leste, de nordeste a noroeste e sudeste. Se tal não fosse uma realidade constatável, não

existiriam os reclamos que ecoam, difusamente, da população brasileira, dentre os quais os motivados pelos desníveis das calçadas, por dificuldades nas travessias em vias públicas, pelas adversidades e constrangimentos para que uma pessoa em cadeira de rodas ingresse e saia dos ônibus e em função dos prédios que não são adaptados ou construídos de modo acessível, tudo causando grande perplexidade às pessoas com necessidades especiais.

A constatação dessa realidade, no Estado do Pará, é possível, bastando que se olhe em volta dos diversos ambientes, tanto os públicos como os privados. Resulta essa constatação da observação presencial feita pelo autor desta tese, em andanças por diversos ambientes e logradouros, o que é corroborado mediante remissões a algumas notícias veiculadas por meio da imprensa, como vai adiante sumariado.

Com efeito, no município de Belém, capital do Estado, se encontram situações exemplificativas da ausência de efetividade dos referidos direitos humanos. No bairro de Canudos, a travessa Teófilo Conduru não apresenta distinção entre a soleira das casas e a bordadura ou sarjeta, ou mesmo entre a porta dos imóveis e o início do asfalto e, nos trechos onde existe calçamento, este é desnivelado. No bairro do Marco, a avenida João Paulo II, antigamente denominada de 1º de Dezembro, é a prova de desnivelamento entre as calçadas, onde existem, pois, por exemplo, no perímetro compreendido entre as travessas Angustura e Barão do Triunfo, os elevados onde estão construídas as casas não deixam margem ao calçamento, confundindo-se com o meio carroçável. Na Avenida Ceará, intercalada nos bairros do Marco, Canudos e São Braz, depara-se também com calçadas desniveladas. Nos bairros do Guamá, Condor e Jurunas, nos trechos atravessados pela Avenida Bernardo Sayão, na qual os imóveis desafiam o alinhamento, beirando o asfalto ou deste se distanciam a poucos metros por pontes de madeira, como se vê às proximidades do *Campus* Universitário da UFPa., a situação não é diferente. Inclui-se aí, também, a Avenida Perimetral, no longo trecho compreendido entre a Eletronorte e a Rua Augusto Correa, no qual as casas, construídas durante invasões, praticamente se delimitam com o início do asfalto. A Rodovia Arthur Bernardes, em seu curso pelos bairros de Val-de-Cans, Maracangalha, Barreiro e Telégrafo, apresenta, também, características que não se coadunam com a

acessibilidade, pois o meio carroçável se confunde com o que seria o passeio, se fosse pavimentado.

Não somente isso, porquanto em lugares pavimentados, como as avenidas Conselheiro Furtado, Gentil Bittencourt e Alcindo Cacela, a Rua Serzedelo Correa e a Travessa Padre Eutíquio, que permeiam vários bairros, tanto centrais como periféricos – portanto, estão situadas no que se pode chamar de âmago da cidade – não se desconsidera a existência de obstáculos arquitetônicos, representados pelas calçadas desniveladas e pelas dotadas de pavimentação que não oferece segurança ao caminhar, quer das pessoas com necessidades especiais, quer das que são isentas dessas peculiaridades. O mesmo se observa nas ruas dos Tamoios, Mundurucus, Pariquis, Capirunas, Tupinambá, Apinagés e dos Cabanos, assim também na Avenida Roberto Camelier e na Travessa Fernando Guilhon.

Nos bairros da Cidade Velha, o primeiro e que deu gênese à cidade, e no da Campina, até como herança histórica, existem calçadas estreitas, que mal permitem a passagem, ombro a ombro, de duas pessoas.

Todas as irregularidades que são observadas nessas artérias, que atravessam bairros centrais e periféricos, interligando os diversos lugares da cidade de Belém, servem de amostragem da falta de efetividade dos direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, mas também são visualizadas nas artérias existentes em bairros mais distantes.

As irregularidades para as quais se chama a atenção não se limitam ao calçamento em si, pelo seu desnivelamento ou, até mesmo, sua inexistência, no que importa salientar a falta de arruamento, inclusive, mas também dos apetrechos que dificultam o andar de pessoas que não têm deficiência de deambulação e não apenas dificultam, mas também inviabilizam o transitar das pessoas com necessidades especiais. Nesse sentido, sobre as calçadas, inclusive nos lugares mais requintados, como, por exemplo, a Avenida Braz de Aguiar, além do desnivelamento em alguns trechos, se deparam com cadeiras e mesas em bares e restaurantes. Esse aspecto não é diferente em artérias menos centrais, como a Avenida João Paulo II, onde as cadeiras e mesas em bares e restaurantes obrigam os transeuntes, dentre os quais os portadores de necessidades especiais, a disputarem a mobilização espacial com os

veículos, no meio carroçável. Afora esses, outros locais urbanos obrigam os pedestres e cadeirantes a um verdadeiro malabarismo, para não serem atingidos pelos veículos. Além disso, os pisos são escorregadios e passíveis de provocar quedas, podendo ocasionar o aumento do número de pessoas com deficiências físico-motoras, ou de agravar a situação das que as possuem.

Em termos de petrechos que dificultam a movimentação dessas pessoas, incluem-se as barracas de vendedores ambulantes, as quais se estendem pelas calçadas, impedindo que as pessoas trafeguem, empurrando-as para o leito por onde passam os veículos, como ocorre, por exemplo, na Travessa Padre Eutíquio, na confluência com a Avenida Almirante Tamandaré, às proximidade do *Shopping Iguatemi*, sem se falar sobre as feiras livres, como as fincadas na Avenida Bernardo Sayão com a Travessa Padre Eutíquio e na Avenida Lauro Malcher com a Rua São Domingos, nos bairros da Condor e da Terra Firme, não sendo de deslembrar o comércio de ambulantes na Rua João Alfredo e em suas transversais, quais sejam, as travessas Sete de Setembro e Padre Eutíquio, e na Avenida Presidente Vargas, a embarçar não apenas os pedestres, mas a impedir o tráfego de veículos.

Por outro lado, não há oferta de caixas bancários eletrônicos ou caixas de Correio em dimensões compatíveis com as condições das pessoas com deficiência, incapacidades orgânicas ou mobilidade reduzida, bem assim de estações ou paradas de ônibus ou microônibus que permitam que neles ingressem as aludidas pessoas. Nessas circunstâncias, ficam entregues à própria sorte.

Somente agora, mais recentemente, devido ao plano de expansão, começam a ser implantados telefones públicos na altura recomendada, pela ABNT, para pessoas em cadeira de rodas. No Aeroporto Internacional de Val-de-Cans, e no Centro Integrado de Serviços para Necessidades Especiais (CISNE), há essa disponibilidade e, também, para pessoas com deficiência auditiva¹²⁰, não se tendo informação de que, nos demais pontos da cidade, de um modo geral, sejam oferecidos a pessoas com essas condições.

¹²⁰ Segundo notícia publicada no Jornal O Liberal (DEFICIENTE AUDITIVO, 2005)

Além do mais, não se observa a existência de rebaixamento das guias e rampas em todas as artérias da cidade, exceto em alguns logradouros, como nos canteiros das avenidas João Paulo II, 25 de Setembro, Duque de Caxias e Almirante Barroso, ou em praças mais importantes, como as da República e do Relógio.

Na travessia de artérias públicas de grande movimentação, como a Avenida Almirante Barroso e a Rodovia Augusto Montenegro, não se encontram passarelas adequadas a pessoas em cadeiras de rodas ou com deficiência visual ou auditiva, pois aqueles equipamentos não são providos de rampas ou elevadores, menos ainda de sinais sonoros ou de indicações nas linguagens em Braille ou em Libras. De recente construção, as rampas do complexo do Entroncamento, próximo à Rodovia Augusto Montenegro, apresentam rampas, embora sem indicativos naquelas linguagens.

Os edifícios públicos e privados de uso coletivo não oferecem, também, as possibilidades de acesso desejável às pessoas com necessidades especiais, porque são desprovidos de elevadores dotados de todos os requisitos prescritos pelas normas da ABNT, haja vista que não contêm, em suas estruturas, as botoeiras com as linguagens em Braille e em Libras ou voz sonorizada. Somente alguns edifícios ostentam, nas botoeiras dos elevadores, as indicações em Braille, como o da Associação Comercial do Pará, o Infante de Sagres etc., onde há grande fluxo de pessoas, pois ali estão instalados escritórios de advocacia, consultórios médicos e de empresas. Incluem-se, aqui, os elevadores da Sol Informática e Computer Store, na Avenida Visconde de Souza Franco e na Rua Antônio Barreto, respectivamente. Poucos são os prédios que disponibilizam o chamado **elevador para deficiente**, como, por exemplo, na área pública, o Palácio Antônio Lemos (onde está o Gabinete do Prefeito Municipal de Belém), o prédio (principal) do Ministério Público do Estado, o Palácio da Cabanagem (abriga a Assembléia Legislativa do Estado), o Estádio Olímpico (na Rodovia Augusto Montenegro), e, na área privada, os Supermercados Yamada Plaza (na Avenida Governador José Malcher) e Yamada Iguatemi (na Travessa Padre Eutíquio), o Supermercado Líder 24 Horas (na Travessa Padre Eutíquio), a sede social do clube Assembléia Paraense (na Avenida Presidente Vargas), o prédio do Restaurante Onze Janelas (no Complexo Belém-Lusitânia) etc.

Muitos prédios, ainda, não estão providos de corrimões em ambos os lados das escadas. Alguns oferecem escadas ou esteiras rolantes, como os Shoppings Iguatemi e Castanheira, o Líder Praça Brasil, o Aeroporto Internacional de Val-de-Cans, o Terminal Rodoviário, mas, em geral, não permitem a acomodação de uma pessoa em cadeira de rodas.

Os sanitários, igualmente, não são adaptados para sua utilização por pessoas com necessidades especiais. Aliás, existem poucos sanitários públicos com esses requisitos. Somente alguns lugares mais requintados, tais como o Aeroporto Internacional de Val-de-Cans, os *shoppings* e as lojas de alimentação, como **Bob's** e **Mac Donald's**, oferecem sanitários com essa característica.

No rol das precariedades, incluem-se as dos meios de transportes. Estes não são adaptados com dispositivos, tais como elevadores ou plataformas hidráulicas, para recebimento de pessoas em cadeiras de rodas. A ausência desses apetrechos é notória nos veículos que circulam na capital paraense. Há notícia de que um número ínfimo de coletivos adaptados com rampa automática estariam sendo disponibilizados, ou seja, em torno de 7 (sete) ônibus, dos quais somente 2 (dois) em funcionamento, porque esse componente dos demais já teria sido danificado (KZAN, 2005), o que não satisfaz à demanda representada por pessoas que necessitam de veículos com essas singularidades funcionais. Além disso, as paradas de ônibus não foram ainda preparadas, pela municipalidade, para possibilitarem as manobras dos ônibus assim adaptados¹²¹.

Ademais, dentro do assunto relacionado à acessibilidade nas vias públicas, as pessoas com deficiência visual enfrentam dificuldades para travessia nos cruzamentos, pois somente alguns destes são providos de semáforos sonorizados. (KZAN, 2005).

Não só os meios de transportes terrestres se apresentam inacessíveis. Os utilizados por meio da via aquática, também, oferecem obstáculos às pessoas com necessidades especiais, a partir, inclusive, do ato para que ingressem em barcos e navios, pois as pontes ou tábuas que, para essa fase inicial de embarque, são

¹²¹ Conforme a matéria intitulada Dez anos para se adequar (2005), normas ajudam portador de necessidades especiais a ter uma vida melhor.

colocadas à disposição dos passageiros, são intransponíveis por quem tenha mobilidade reduzida, principalmente, quando se tratar de pessoa em cadeira de rodas ou alguém que padeça de deficiência visual ou qualquer desequilíbrio no aparelho locomotor. Em suma, os trapiches existentes nos diversos portos circundantes deste município não oferecem segurança a que uma pessoa com necessidades especiais possa utilizá-los sem o risco da própria vida.

Todas essas precariedades são notadas, inclusive, na Ilha de Mosqueiro, em suas várias praias, a qual pertence a Belém. Lá, as artérias públicas, também, não oferecem a acessibilidade, pelo menos no grau exigível para que as pessoas com necessidades especiais se mobilizem. Excepcionalmente, oferecem alguma acessibilidade as praias de Ariramba, Chapéu Virado, Murubira e Porto Arthur, em cujas calçadas se encontram pequenas rampas, permitindo o acesso a quem venha do meio carroçável, além de rampas maiores que dão ao areal que circunda o leito das praias.

Ainda no município de Belém, capital do Estado do Pará, há alguns poucos exemplos de concreção do direito de acessibilidade, em termos de logradouros com piso antiderrapante, rampas, elevadores e telefones públicos adaptados, como se demonstra pelos comentários que adiante são desenvolvidos, ressaltando-se que, apesar disso, não se descaracteriza a precariedade plenamente constatável em termos de acessibilidade, pois muito falta a ser realizado em direção a maximizar essa alternativa de qualidade de vida em prol das pessoas com necessidades especiais.

O prédio onde funciona o CISNE, órgão da Secretaria Executiva do Trabalho e Promoção Social (SETEPS), apresenta as seguintes características: entrada sem obstrução representada por escadas, pois o piso é firme e suavemente rampado e em nível com a calçada; no seu interior, as escadas são dotadas de corrimãos em ambos os lados e seu auditório oferece livre acesso, sem degraus.

O complexo instalado no lugar onde se erguia o prédio da Fábrica Palmeira (demolido há algumas décadas), na quadra composta da Rua Manoel Barata, Travessa 1º de Março, Rua Ó de Almeida e Travessa Padre Prudêncio, no bairro da Campina, está revestido de acessibilidade, por suas linhas arquitetônicas expressas em rampas.

Nos seguintes logradouros, os pisos são antiderrapantes e apresentam cromodiferenciação, em rotas livres: estacionamento e instalações do Aeroporto

Internacional de Val-de-Cans; calçada em frente ao prédio da Secretaria Municipal de Urbanismo (SEURB), situada na Avenida Governador José Malcher, no município de Belém. Atualmente, as calçadas da referida avenida, nos trechos entre a Avenida José Bonifácio e a Travessa Três de Maio, e também da Avenida Magalhães Barata, entre a Travessa Nove de Janeiro e a Avenida Alcindo Cacela, estão sendo adaptadas, em razão do Projeto Faixa Cidadã, desenvolvido pela Prefeitura de Belém. As calçadas, em ambos os lados, em toda a extensão da Avenida Duque de Caxias, compreendendo vários quarteirões, passaram a ser dotados do referido piso, bem recentemente.

Além disso, merecem ser aqui relacionados alguns logradouros públicos que apresentam rampas, como os canteiros da Avenida João Paulo II (antiga 1º de Dezembro) e da Avenida Almirante Barroso, o estacionamento do Aeroporto Internacional de Val-de-Cans, a entrada do Palácio da Justiça, as entradas dos Fóruns Cível e Criminal da Comarca de Belém, no bairro da Cidade Velha, na capital do Estado do Pará, a entrada do Palácio Antônio Lemos e os setores básico e profissional do *Campus* de Belém da Universidade Federal do Pará. Verifica-se isso, também, nas entradas dos prédios do Ministério Público Federal e do Ministério Público do Trabalho, nas ruas Domingos Marreiros e dos Mundurucus, respectivamente.

A sede do Banco do Brasil S.A., na Av. Presidente Vargas, em Belém, apresenta uma ampla rampa de acesso, com corrimãos, em ambos os lados, no lado externo do prédio.

Adiciona-se a esses poucos exemplos de acessibilidade o representado pelo Complexo de São Braz, no bairro com o mesmo nome, onde há três paradas de ônibus dotadas de rampas e calçamento em nível compatível com a altura dos estribos dos referidos veículos, bem como é oferecida acessibilidade pelas instalações externas e internas do Terminal Rodoviário, local de grande fluxo de pessoas provenientes do interior do Estado ou mesmo cidadinas que se deslocam para lá, durante o dia e a noite. Equiparam-se esses aspectos do terminal aos que podem ser observados nas partes exterior e interior do Aeroporto Internacional de Val-de-Cans.

O Mangal das Garças, local de grande fluxo de público e considerado como ponto de atração turística, em Belém do Pará, também, apresenta rampas em sua

estrutura (madeira), inclusive para acesso ao segundo piso, onde se situa um restaurante; o farol ali existente é provido de elevador, até à altura de, aproximadamente, 4 andares de um edifício, o que enseja acesso a todas as pessoas, inclusive as que têm necessidades especiais, as quais podem, assim, ingressar naquela dependência e, exceto as que sofram de deficiência visual, poderão ter vista panorâmica do lugar e seus arredores mais pertos.

Além disso, como exemplos raros, existem sanitários reservados para pessoas em cadeira de rodas nos Shoppings Iguatemi e Castanheira e, também, nas instalações do Doca Boulevard, local atualmente fechado e onde funcionavam cinemas, restaurantes, pequenas lojas e um pequeno parque de diversões.

Depara-se, igualmente, com escadas rolantes em supermercados, como Yamada Plaza, Formosa, Magazan (Doca) e Líder (Praça Brasil) e, também, no Aeroporto Internacional de Val-de-Cans.

Vale acentuar, necessariamente, que esses exemplos de acessibilidade não suplantam a precariedade enfrentada pelas pessoas com necessidades especiais para ingressarem ou saírem, subirem ou descerem dos mais diversos âmbitos estruturais, para tratar dos mais diversos interesses (no Apêndice A, fotos de logradouros onde há falta de acessibilidade ou onde já existem alguns elementos que permitem o acesso de pessoas com necessidades especiais; fotografias 1 a 60).

5.3 AINDA A PRECARIIDADE ESPACIAL: OUTROS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM

Saindo de Belém, embora na respectiva Região Metropolitana, que se compõe, também, dos municípios de Ananindeua, Marituba, Benevides e Santa Bárbara, verifica-se que a ausência de acessibilidade é notória. É o que se constata, a partir da rodovia BR-316, que atravessa Ananindeua, Marituba e Benevides, pois, embora, nos trechos relacionados ao primeiro desses municípios, existam canteiros centrais, nas calçadas laterais não se deparam com rebaixamento de guias e rampas. Existem passarelas nos trechos compreendidos nos municípios de Ananindeua e Marituba, mas somente três das existentes neste último estão providas de acesso rampado. As demais estão estruturadas em escadas, o que não enseja a mobilização

de pessoas em cadeiras de rodas. No demais, essas passarelas não apresentam sinalização em Braille ou sonorizada, o que beneficiaria as pessoas com deficiência visual.

No município de Ananindeua, o piso da Praça da Bíblia, na Cidade Nova III, é antiderrapante e cromodiferenciado, e alguns telefones públicos estão instalados a altura acessível a uma pessoa em cadeira de rodas.

A constatação dessa precariedade não surpreende tanto, levando-se em consideração que esses quatro municípios integrantes da Região Metropolitana de Belém são menos desenvolvidos que aquele em que está sediada a capital do Estado, a qual sofre também de precariedade (no Apêndice A, fotos ilustrativas da afirmação de que, na Região Metropolitana de Belém, são precárias as condições de acessibilidade; fotografias 61 a 69).

5.4 NOS OUTROS MUNICÍPIOS: EXISTÊNCIA DE PRECARIIDADE

Nos outros municípios, a precariedade de acesso às estruturas físico-ambientais pelas pessoas com necessidades especiais é também notória.

Essa situação é constatável, desde a rodovia BR-316, nos trechos em que são permeados por esta, pois, em seu percurso, não apresenta semáforos com sonorização, aliás, nem semáforos apresenta, tornando impossível a travessia ou, pelo menos, que seja feita com segurança por uma pessoa com deficiência visual ou em cadeira de rodas.

Isso é notório, por exemplo, em Castanhal, nos perímetros em que é atravessado por aquela rodovia, além de que os semáforos existentes na sua principal avenida, a Presidente Getúlio Vargas, não estão apetrechados dos requisitos exigidos para a travessia daquelas pessoas.

Em Marapanim, apesar de aprazível clima e duas praias importantes, isto é, a do Crispim e a de Marudá, muito freqüentadas, somente esta ostenta certa acessibilidade às pessoas com necessidades especiais, pois oferece grandes rampas para o areal. A praça principal da cidade dispõe de pequenas rampas. O seu trapiche,

apesar de construção nova, não oferece estrutura que enseje a uma pessoa em cadeiras de roda ingressar em uma embarcação.

No município de Peixe-Boi, também, o quadro não é diferente, somente se notando, no seu principal balneário (igarapé), uma pequena estrutura de rampa até a área de alimentação. Todavia, em direção ao leito daquele, não existem rampas, de modo que lhe é impossível o acesso por uma pessoa com necessidades especiais.

No município de Salinópolis, a praia do Maçarico ostenta um calçadão que, em alguns trechos, é dotada de rampas, permitindo-lhe o acesso por pessoa com necessidades especiais, porém, os semáforos não têm a sonorização que enseje travessia segura a essas pessoas. Na praia do Atalaia, o seu hotel mais luxuoso, o Privé do Atalaia, apresenta a entrada com rampas.

Todas essas concretizações representam uma partícula ínfima dentro do oceano de exigências de acessibilidade, para que as pessoas com necessidades especiais possam, em igualdade material, levar uma vida participativa, como anseiam, em todos os setores da vida social e econômica do país. Essa hipossuficiência é uma realidade constatável nos 143 municípios paraenses, fato público e notório, como podem testemunhar as suas populações (no Apêndice A, fotos que mostram a falta de acessibilidade ou a que existe em alguns lugares; fotografias 70 a 82).

5.5 POUCA CONCRETIZAÇÃO EM TERMOS DE ACESSIBILIDADE E LOCOMOÇÃO EM NÍVEL NACIONAL: ALGUNS EXEMPLOS

A acessibilidade e a locomoção das pessoas com necessidades especiais vêm sendo concretizadas em doses que ainda não representam a terapia suficiente para o problema, ocasionado pelas barreiras arquitetônicas e a ausência de equipamento e mobiliário urbanos acessíveis.

Obviamente, diante do gigantesco desafio que a acessibilidade e a locomoção significam, o ideal seria que o equacionamento dessa questão passasse por alternativas inspiradas em exemplos que provêm do plano internacional, como ocorre no Japão, onde os logradouros e mobiliários urbanos se apresentam dotados de acessibilidade, que é notória nas calçadas e rampas com pisos antiderrapantes e direcionais, elevadores, escadas com corrimãos e sanitários públicos, estes com barras

de apoio (como demonstram as fotografias 87 a 101, no apêndice A) e, na Argentina, onde o passeio público se mostra acessível, e existe ônibus com lugares reservados para duas pessoas em cadeiras de rodas (fotografias 83 a 86, no apêndice A).

No Brasil, em virtude das dimensões continentais e da multiplicidade cultural, são de grande monta os problemas para que os ambientes físico-estruturais se configurem acessíveis àquelas pessoas. Daí que, por mais existam concretizações para enfrentá-los, estas ainda se identificam como desproporcionais ao nível exigido para que sejam solucionados.

Apesar de não solucionarem inteiramente esses problemas e representarem ainda pouca realização em termos de acessibilidade e locomoção das supracitadas pessoas, alguns fatos concretos nessa direção merecem ser dados a conhecer, adiante.

No município de São Paulo, está em execução o Projeto Rede Acessível, da São Paulo Transporte S.A. (SPTrans), concernente à circulação de ônibus adaptados nas principais vias de todos os bairros daquele município, em intervalos de 30 a 40 minutos. Há disponibilidade atual de 487 ônibus adaptados, prevendo-se que, para esse fim, outros 179 serão reformados e, além disso, estão sendo aguardados 500 elevadores, para instalação em ônibus, havendo prognóstico de que a montadora Caio receberá chassis tipo piso baixo, da Agrale, o qual permite que o embarque seja feito em nível da calçada¹²².

Mais outro exemplo advindo de São Paulo: a modernização da estação do Metrô Marechal Deodoro, como resultado das providências adotadas pela Companhia do Metrô de São Paulo, as quais, no decorrer dos últimos anos, foram a instalação de elevador entre o acesso e a plataforma, a instalação de cancela na linha de bloqueios e a adequação dos sanitários públicos, em benefício de pessoas em cadeira de rodas e, também, mais recentemente, a sinalização tátil com instruções de uso do elevador e dos dispositivos de comunicação, a sinalização visual da localização do elevador e do local de embarque preferencial nas plataformas, o rebaixamento das calçadas no entorno dos acessos da estação, a instalação de piso tátil, com cor e textura

¹²² Informações colhidas sobre o assunto transporte acessível no *site* da Prefeitura Municipal de São Paulo (SÃO PAULO, 2006)

diferenciadas, o piso de alerta nas escadas e nas bordas das plataformas e o piso tátil de direcionamento para orientar o deslocamento desde os acessos até o local de embarque nas plataformas, tudo se destinando a favorecer a circulação e a utilização, com segurança e autonomia, desses apetrechos pelas pessoas com necessidades especiais (ESTAÇÃO ..., 2005).

No município de Vitória, capital do Estado do Espírito Santo, está sendo colocado em prática o Projeto Calçada Cidadã, o qual se destina a “acabar com os obstáculos à circulação livre e segura dos moradores da cidade, representados pelos passeios esburacados, feitos com pisos inadequados, que apresentam degraus ou em mau estado de conservação” (CONTI, 2006). A partir de seu lançamento, em dezembro de 2002, “a cidade passou a exibir passeios novos, executados por moradores, comerciantes ou instituições, da Praia do Canto, Itararé, Bento Ferreira, Centro e Vila Rubim” (CONTI, 2006), sendo exemplos disso o Triângulo das Bermudas e o Calçadão da Enseada do Suá¹²³.

Aliás, faz parte do referido projeto a Campanha “Cuide de sua Calçada. Declare seu Amor por Vitória” (VITÓRIA, 2006). Um exemplo de efetividade dessa campanha é a reconstrução da calçada de 184 metros quadrados, em frente ao Instituto Luiz Braille, na avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, para que os pedestres tenham deslocamento seguro e livre de obstáculos, na principal via de acesso àquela instituição. Vale, aqui, reproduzir a manifestação da professora Marília Gomes da Fonseca, Coordenadora Pedagógica, no sentido de que as

calçadas desniveladas e ruas mal sinalizadas ainda são grandes obstáculos na vida dos cerca de 80 alunos do instituto, que são pessoas com deficiência visual [acrescentando:] Projetos como esse são importantes porque garantem uma boa orientação espacial e caminhada segura às pessoas com deficiência (CONTI, 2005)

No Superior Tribunal de Justiça, em Brasília, no Distrito Federal, os acenos da acessibilidade, também, são bastante visíveis. Suas instalações estão sendo dotadas de rampas e outros instrumentos capazes de fazer com que advogados e

¹²³ O aludido projeto resultou do empenho da comissão de acessibilidade, constituída de técnicos das Secretarias de Desenvolvimento da Cidade (Sedec), do Meio Ambiente (Semmam) e de Transportes e Infra-Estrutura Urbana (Setran) e foi já testado por instituições de apoio a pessoas com necessidades especiais, por meio de seus representantes.

servidores do próprio órgão tenham garantido o acesso, para tratar dos assuntos que lhes são pertinentes ou exercer suas atribuições (INCLUSÃO ..., 2005).

No Estado de Santa Catarina, a Universidade da Região de Joinville (Univille) oferece acessibilidade aos alunos. Em sua estrutura, desde 1989, existem três rampas, um elevador, estacionamento com vaga especial, um telefone público instalado em um nível mais baixo e 30 sanitários adaptados (DEFICIENTES ..., 2000).

No município de Ijuí, no Estado do Rio Grande do Sul, registrou-se, em novembro de 2000, a construção do primeiro banheiro adaptado para pessoas com deficiência física, no posto 44, encarregado de venda de combustível, o que motivou aumento na procura por aquele estabelecimento comercial, pois, naquela época, já existiam, ali, 8.000 (oito mil) pessoas com as referidas características. O responsável pela adaptação assim comentou: “Basta que o banheiro tenha portas mais largas, mais espaço interno, rampa, apoio e pias mais baixas” (IJUÍ ..., 2000).

A Petrobrás Distribuidora dá, igualmente, outro exemplo, ao desenvolver o programa Cidadão Capaz, o qual se destina a adaptar postos de combustível que levem sua bandeira, para que, assim, sejam proporcionadas condições de acessibilidade a pessoas com necessidades especiais, mediante a inserção destas no mercado de trabalho, o que se originou em Brasília e se expandiu para outros locais, como os municípios do Rio de Janeiro, São Paulo e Vitória, chegando até Belém, no Estado do Pará, aqui sendo materializado no Auto Posto Verdão, na Avenida Dr. Freitas, estabelecimento comercial que é o pioneiro, em todo o Norte e Nordeste brasileiros, em termos de bombas e instalações completamente adaptadas, permitindo que seus empregados com necessidades especiais possam desempenhar suas tarefas, de maneira eficiente, com rapidez e qualidade, sem desprezar os aspectos de segurança e respeito aos consumidores¹²⁴.

¹²⁴ Manchete sob o título Auto Posto Verdão traz para Belém o projeto Cidadão Capaz (2005). O referido projeto integra o Programa Petrobrás Fome Zero, com perspectiva de investimentos na ordem de R\$ 303.000.000,00 (trezentos e três milhões de reais), até 2006, beneficiando mais de 4.000.000 (quatro milhões) de pessoas.

5.6 PREENCHIMENTO TARDIO DAS NORMAS CONSTITUCIONAIS: DESCUMPRIMENTO DOS PRAZOS PREVISTOS NAS NORMAS INFRACONSTITUCIONAIS

Os arts. 227, § 2º, e 244 da Constituição Federal, que enunciam os direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, mediante eliminação ou adaptação de barreiras arquitetônicas nas edificações de uso público e nos meios de transporte coletivo, lobrigam normas constitucionais programáticas¹²⁵. A aplicação destas, como se infere dos ensinamentos de Silva (2003, p. 163 e 120), depende da emissão de normatividade futura, mediante lei ordinária que lhe confira capacidade de execução em termos de regulamentação dos interesses visados. Isso também ocorre porque são normas de eficácia limitada, vale dizer, têm aplicabilidade mediata, indireta e reduzida, donde serem “dependentes de legislação ou outra providência”.

A esculpida no art. 227, § 2º, da Carta Magna é norma não-organizativa que depende de legislação¹²⁶. O mesmo se deve entender, por extensão, acerca da lobrigada no art. 244 da mesma Carta.

Vale, aqui, permear a noção de que as normas programáticas correspondem às que o precitado constitucionalista denomina de **normas constitucionais de princípio programático**¹²⁷, situando-as no campo das normas constitucionais de eficácia limitada e concebendo-as como “traduzidas no texto supremo apenas em

¹²⁵ Segundo Silva (2003, p. 138). O autor as define como “normas constitucionais através das quais o constituinte, em vez de regular, direta e imediatamente, determinados interesses, limitou-se a traçar-lhes os princípios para serem cumpridos pelos seus órgãos (legislativos, executivos, jurisdicionais e administrativos), como programas das respectivas atividades, visando à realização dos fins sociais do Estado”.

¹²⁶ Assim o é segundo a visão de Silva (2003, p. 86, 118 e 122). O autor divide as normas constitucionais quanto à eficácia e aplicabilidade em três classes: 1) normas de eficácia plena e aplicabilidade direta, imediata e integral; 2) normas de eficácia contida e aplicabilidade direta e imediata, mas possivelmente não integral; e 3) normas de eficácia limitada e aplicabilidade mediata ou indireta e dependente de legislação. Subdivide as da terceira classe em dois tipos, sob a denominação de normas constitucionais de princípio, os quais os seguintes: a) normas constitucionais de princípio institutivo (definidoras de princípio institutivo ou organizativo); b) normas constitucionais de princípio programático (definidoras de princípio programático). Dá como exemplo de não-organizativa a norma prevista no § 2º do art. 227 da Constituição Federal, donde se intuir que seja desse segundo tipo, pois o primeiro é organizativo, podendo-se concluir que seja programática.

¹²⁷ Em sua classificação de normas constitucionais quanto à eficácia e aplicabilidade, Silva (2003, p. 86 e 118) enumera as normas de eficácia limitada e no círculo destas aloca as declaratórias de princípio programático, denominando estas também de definidoras de princípio programático ou normas constitucionais de princípio programático.

princípio, como esquemas genéricos, simples programas a serem desenvolvidos ulteriormente pela atividade dos legisladores ordinários” (SILVA, 2003, p. 136).

As normas concernentes aos direitos de acessibilidade e locomoção das referidas pessoas surgiram, portanto, no cenário jurídico como dependentes de legislação infraconstitucional que, por sua vez, foi sendo formalizada com serôdia e com assinalação de prazos para a concretização de seus ditames que não foram cumpridos ou que se distendem de modo a causar perplexidade aos que anseiam pela realização daqueles direitos.

A constatação dessa realidade será demonstrada, logo adiante.

Com efeito, a primeira tentativa de, no plano infraconstitucional, tratar do “programa de ação estatal”, emprestando esses termos de Bastos e Brito (1982, p. 82), ensaiado pelo constituinte por meio daqueles dispositivos da Lei Magna Federal ou dos princípios e programas de ação, designativos usados por Barroso (1998, p. 103), alhures traçados, ocorreu após o primeiro ano de vigência da atual Constituição da República, promulgada em 05.10.1988, isto é, com a edição da Lei nº 7.853, de 24.10.89, Lei da Política Nacional para a Integração das Pessoas com Necessidades Especiais que, nos moldes do art. 18, c/c o art. 2º, inciso V, previu que, no prazo de 12 (doze) meses, contado de sua publicação, em 25.10.1989, os órgãos federais desenvolvessem as ações necessárias para “a adoção e a efetiva execução de normas” que garantissem a funcionalidade das edificações e vias públicas, evitando ou removendo “os óbices às pessoas portadoras de deficiência”, de modo que a estas fosse permitido o acesso a edifícios, logradouros e meios de transporte.

Impõe-se, nesse passo, ressaltar que, após aproximadamente 10 (dez) anos e 2 (dois) meses de vigência daquela lei, iniciada com a publicação em 25.10.1989, houve a edição do seu Regulamento, o Decreto nº 3.298, de 20.12.1999, que, por sua vez, previu o prazo de 3 (três) anos, desde 21.12.1999, data da publicação, para que a Administração Pública Federal promovesse as adaptações, as eliminações e as supressões de barreiras arquitetônicas existentes nos edifícios e espaços de uso público e naqueles sob sua gestão ou uso. O art. 54, do referido Regulamento, que fazia essa previsão, foi, entretanto, revogado, expressamente, pelo art. 71 do Decreto

nº 5.296, de 02.12.2004, diploma que, atualmente, é a regulamentação de toda a matéria concernente à acessibilidade.

No decorrer do longo tempo entre aquela lei e seu regulamento, outro impulso legislativo foi tentado, dessa feita, por meio da Lei nº 8.842, de 04.01.1994, dispondo sobre a Política Nacional do Idoso e que, em favor da “pessoa maior de sessenta anos de idade”, como o definiu, enumerou a ação governamental de implementar a diminuição de barreiras arquitetônicas e urbanas, deixando, porém, para o respectivo regulamento, o Decreto nº 1.948, de 03.07.1996, editado 2 anos e 6 meses depois, apesar de ter aprazado isso para 60 dias, a tarefa de incumbir ao então Ministério do Planejamento e Orçamento (nomenclatura usada na época) as ações de fazer a previsão de equipamentos urbanos de uso público capazes de atender às necessidades da população idosa e o “estabelecimento de diretrizes para que os projetos eliminem barreiras arquitetônicas e urbanas” e utilizem “tipologias habitacionais adequadas” à mencionada categoria da sociedade. Não estipulou, todavia, o decreto prazo para a execução dessa tarefa.

Passados 11 (onze) anos de vigência daquela primeira lei, houve a promulgação da Lei nº 10.048, de 08.11.2000, Lei de Atendimento Prioritário para Pessoas com Necessidades Especiais, que previu a edição de “normas de construção, para efeito de licenciamento da respectiva edificação, baixadas pela autoridade competente, destinadas a facilitar o acesso e o uso” dos edifícios de uso público, logradouros e sanitários públicos “pelas pessoas portadoras de deficiência”. Além disso, previu os seguintes vieses de acessibilidade nos veículos de transporte coletivo: reservas de assentos para as referidas pessoas, idosos e gestantes; planejamento dos que viessem a ser produzidos e adaptações (disto incumbindo seus proprietários) dos que estivessem sendo utilizados, respectivamente, nos prazos de 12 (doze) meses contados da publicação da mesma lei e 180 (cento e oitenta) dias a partir de sua regulamentação. Essa publicação ocorreu em 09.11.2000, quando entrou em vigor, e sua regulamentação, que estava aprazada para os 60 (sessenta dias) subsequentes, só veio a se concretizar 4 (quatro) anos mais tarde, ou seja, com o advento do Decreto nº 5.296, de 02.12.2004.

Após o interregno de 40 (quarenta) dias da edição da precitada lei, a de nº 10.048, de 08.11.2000, outra lei foi promulgada, notadamente, a de nº 10.098, de 19.12.2000, Lei de Acessibilidade e Locomoção das Pessoas com Necessidades Especiais, vigente desde a publicação, em 20.12.2000, cuja essência normativa cuidou da acessibilidade relacionada aos elementos de urbanização e do mobiliário urbano, aos edifícios públicos e privados de uso coletivo, aos edifícios de uso privado destinados à habitação unifamiliar e multifamiliar e aos veículos de transporte coletivo, além de dotações orçamentárias a serem destinadas para a política de eliminação de barreiras arquitetônicas. Também seu Regulamento está consubstanciado no Decreto nº 5.296, de 02.12.2004, em vigência desde 03.12.2004, data da publicação.

As duas mais recentes leis, pelo que se intui, se constituem das normas sobre acessibilidade que foram previstas no art. 18 c/c o art. 2º, V, da Lei nº 7.853, de 24.10.1989 – Lei da Política Nacional para a Integração das Pessoas com Necessidades Especiais, para serem providenciadas no prazo de 12 (doze) meses de vigência do mesmo diploma legal. Assim sendo, essa providência tardou mais de uma década.

A Lei de Acessibilidade e Locomoção das Pessoas com Necessidades Especiais ou, simplesmente, Lei de Acessibilidade, no art. 23, estabeleceu que, após o primeiro ano de sua vigência, isto é, depois de 20.12.2001, a Administração Pública Federal, direta e indireta, deveria implementar as adaptações, as eliminações e as supressões das barreiras arquitetônicas existentes nos edifícios de uso público de sua propriedade ou sob sua gestão ou uso, para o que deveria alocar, anualmente, dotação orçamentária. Independentemente disso, instituiu, no âmbito da Secretaria Especial dos Direitos Humanos, o Plano Nacional de Acessibilidade, com dotação orçamentária específica cuja execução deixou a cargo de um regulamento.

A regulamentação dessa lei coube, como se mencionou, ao Decreto nº 5.296, de 02.12.2004, que, nos arts. 19, § 1º, 22, § 2º, 23, §§ 1º, 3º, 4º, 5º e 8º, e 24, § 2º, estipulou prazos diversificados, sendo uns de 30 (trinta) meses e outros de 48 (quarenta e oito) meses, para ações que implementem a acessibilidade em favor das pessoas com necessidades especiais, em edificações, desde o início da vigência do referido diploma, em 03.12.2004, como se pode verificar, a seguir:

a) 30 (trinta) meses, para as edificações de uso público existentes, inclusive em razão de ampliação ou reforma, de modo a ser garantido, pelo menos, um dos seus acessos ao seu interior, com comunicação com todas as suas dependências e serviços, livre de barreiras e de obstáculos que impeçam ou dificultem a sua acessibilidade;

b) 30 (trinta) meses, para que, nas edificações de uso público existentes, seja garantido, pelo menos, um banheiro acessível por pavimento com entrada independente e distribuição de equipamentos e acessórios para serem utilizados pelas pessoas com necessidades especiais;

c) 30 (trinta) e 48 (quarenta e oito) meses, respectivamente, para que as edificações públicas ou as destinadas ao uso coletivo onde funcionem teatros, cinemas, auditórios, estádios, ginásios de esporte, casas de espetáculos, salas de conferências e similares acomodem pessoas em cadeira de rodas, para isso, sendo reservado o correspondente a 2% (dois por cento) das lotações desses estabelecimentos, em locais de boa visibilidade, próximos aos corredores e sem obstrução nas saídas, e também as pessoas com deficiência visual ou mobilidade reduzida, mediante reserva de 2% (dois por cento) dos assentos, em locais de boa recepção de mensagens sonoras, além de, nos referidos ambientes, deverem haver rotas de fuga, saídas de emergência, coxias e camarins que possam ser utilizadas pelas pessoas com necessidades especiais;

d) 30 (trinta) meses e 48 (quarenta e oito) meses, para que as edificações de uso público e de uso coletivo onde funcionem estabelecimentos de ensino de qualquer nível, etapa ou modalidade proporcionem condições de acesso e utilização de todos os seus ambientes ou compartimentos, tais como salas de aula, bibliotecas, auditórios, ginásios e instalações desportivas, laboratórios, área de lazer e sanitários (BRASIL, 2004).

No que diz respeito à acessibilidade nas edificações, observa-se que o aludido decreto não explicita, nos arts. 22, § 3º, 26 e 27, prazos acerca das seguintes previsões, para que as pessoas com necessidades especiais usufruam de acessibilidade: a obrigatoriedade de existirem sanitários com entrada independente, nas edificações de uso coletivo a serem ampliadas ou reformadas; a obrigatoriedade de sinalização visual e tátil, para a orientação de quem sofre de deficiência auditiva e visual, nas edificações de uso público ou de uso coletivo; e a instalação de novos elevadores ou sua adaptação em edificações de uso público ou de uso coletivo.

Por outro prisma, o Decreto estabelece, nos arts. 42, §§ 1º e 2º, e 43, §§ 1º e 2º, os seguintes prazos, contados de sua publicação, para haver acessibilidade em favor daquelas pessoas no transporte coletivo metroferroviário e ferroviário: o máximo de 120 (cento e vinte) meses, para que a frota e os serviços, inclusive os existentes; 36 (trinta e seis) meses, para todos os modelos e marcas de veículos serem fabricados com características acessíveis e disponibilizados para integração à frota operante; 6 (seis) meses, para as empresas concessionárias e permissionárias apresentarem plano de adaptação dos sistemas existentes, com previsão de ações saneadoras de, no

mínimo, 8% (oito por cento) dos elementos não acessíveis componentes dos mesmos sistemas. Os dois primeiros prazos podem ser traduzidos em 10 (dez) anos e 3 (três) anos, respectivamente, a se esgotarem em 03.12.2014 e 03.12.2007. Principalmente, o primeiro desses se afigura delongado, não atendendo ao grau de urgência na busca de acessibilidade por parte daquelas pessoas.

Acerca do transporte coletivo rodoviário, o aludido Decreto, no art. 38, § 1º, estabelece o seguinte: no prazo de 12 (doze) meses, contado da publicação do referido diploma, o Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial elaborará e disponibilizará as normas técnicas de fabricação dos veículos, para se tornarem acessíveis; no prazo de 24 (vinte e quatro) meses após a edição dessas normas, todos os modelos e marcas de veículos serão fabricados com características de acessibilidade e prontos para integrar a frota operante e serem usados por pessoas com necessidades especiais.

A substituição da “frota operante atual” pelos veículos que, assim, resultarem acessíveis será feita pelas empresas de forma gradativa, em observância aos prazos previstos nos contratos de concessão e permissão pelos quais estejam vinculadas, como determina o § 2º do aludido artigo. Nisso crava-se um fator capaz de embarçar, ou mesmo, procrastinar a renovação dessa frota, motivo pelo qual poderá continuar a ter veículos que não ofereçam o desejável acesso em favor das pessoas com necessidades especiais.

De qualquer maneira, o referido Decreto, no § 3º do mesmo artigo, estabelece que a frota e a infra-estrutura de serviços atinentes a essa modalidade de transporte devem estar totalmente acessíveis dentro de, no máximo, 120 (cento e vinte) meses, fluente desde a publicação do predito instrumento normativo. Não se pode fugir ao comentário de ser longo o prazo total aí previsto, igual a 10 (dez) anos, distendendo-se até 03.12.2014.

Ademais, outra hipótese, ainda circunscrita ao transporte coletivo rodoviário, qual seja, a acessibilidade dos veículos em circulação e dos equipamentos, está condicionada a dois prazos, segundo o art. 39, §§ 1º e 3º: o de 12 (doze) meses, contado da publicação do referido decreto, para que as instituições e as entidades componentes do Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial

elaborem e disponibilizem as normas técnicas para adaptação, de modo que haja a pretendida acessibilidade; o de 24 (vinte e quatro) meses, a decorrer da data de implementação dos programas de avaliação de conformidade adotados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (INIMETRO), à luz de orientações normativas da ABNT, para que as empresas garantam a referida acessibilidade. Agrega-se, aqui, a observação de que o decreto não fixa prazo para a implementação dos aludidos programas, donde poder sobrevir como consequência o esvaziamento daquela determinação, no sentido de as empresas garantirem essa acessibilidade.

O decreto em destaque prevê, no art. 40, §1º, acerca do transporte coletivo aquaviário, o seguinte: o prazo de 24 (vinte e quatro) meses, contado desde a publicação do referido diploma, para que as instituições e as entidades que compõem o Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial elaborem e disponibilizem as normas técnicas para a fabricação dos veículos e equipamentos e, em seguida, no prazo de 36 (trinta e seis) meses, todos os modelos e marcas de veículos sejam fabricados com características acessíveis e, assim, disponibilizados para integrarem a frota operante. A soma desses prazos é de 60 (sessenta) meses e se estende até 03.12.2009.

A acessibilidade dos veículos em circulação e equipamentos relacionados ao transporte aquaviário, também, se condiciona a dois prazos: o de 36 (trinta e seis) meses, decorrente da emissão daquele decreto, para que o Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial elabore e disponibilize as normas de adaptação capazes de conferir acessibilidade aos precitados veículos e equipamentos; o de 54 (cinquenta e quatro) meses, a ser contado da implementação dos programas de avaliação de conformidade desenvolvidos pelo INIMETRO, com fulcro em orientações normativas oriundas da ABNT, para que as empresas tornem acessíveis aqueles meios de transporte e seus equipamentos. Vale, aqui, aduzir que a falta de previsão de prazo para que sejam implementados os referidos programas pode esvaziar essa exigência de acessibilidade.

No que se refere ao transporte coletivo aéreo, o mesmo Decreto, no art. 44, prevê o lapso de 36 (trinta e seis) meses, a partir da publicação, a fim de que os

serviços relacionados a esse meio de locomoção e os equipamentos de acesso às aeronaves estejam acessíveis e disponíveis para serem operados em favor das mencionadas pessoas. Tal período de tempo se estenderá até 03.12.2007.

A implementação de acessibilidade na telefonia, para atendimento às pessoas com necessidades especiais, foi objeto dos prazos máximos de 8 (oito), 4 (quatro), 2 (duas) e 1 (uma) semana, contados, respectivamente, de 31.12.1999, 31.12.2000, 31.12.2001 e 31.12.2003, para que as concessionárias, nas localidades onde exercessem circunscrição, assegurassem o mínimo de 2% (dois por cento) dos telefones de uso público (TUP) adaptados, observados os fatores de localização e destinação, mediante solicitação dos interessados, de acordo com o art. 10 do Decreto nº 2.592, de 15.05.1998, que, regulamentando a Lei nº 9.472, de 16.07.1997 (BRASIL, 1997), aprovou o Plano Geral de Metas para a Universalização do Serviço Telefônico Fixo Comutado Prestado no Regime Público.

Seguiu-se ao precitado o Decreto nº 4.769, de 27.07.2003, que, no art. 10, assinalou a data de 01.01.2006, para aquelas concessionárias assegurarem, nos locais onde tenham atuação, que os telefones com as referidas especificações, respeitado aquele percentual mínimo, “sejam adaptados para cada tipo de portador de necessidades especiais”, a pedido destas ou por meio de quem as represente, dentro do prazo de 7 (sete) dias.

Atualmente, o Decreto nº 5.296, de 02.12.2004, nos arts. 49, I, *a e d*, e 50, fixou o de 6 (seis) meses, desde sua publicação, em 03.12.2004, para a Agência Nacional de Telecomunicações (ANATEL) regulamentar os procedimentos para instalar, mediante solicitação, em âmbito nacional, telefones de uso público adaptados àquelas pessoas.

Pelo visto, o histórico de todos esses prazos enseja a verificação, no sentido de que, para os aludidos elementos do mobiliário urbano se tornarem acessíveis às aludidas pessoas, tem sido um problema cuja solução vem se arrastando ao longo dos tempos, dificultando que se efetivem os direitos de acessibilidade em prol daquelas.

Em um apanhado geral, chega-se à conclusão de que a concretização dos direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais esbarra em questões representadas por prazos delongados, que se avultam

desproporcionais à urgência de atendimento aos anseios de eliminação de barreiras arquitetônicas, manifestados pelas preditas pessoas. Há que se intercalar a alusão de que algumas situações ou aspectos escaparam à previsão de prazos. Tudo isso concorre para ocasionar demora e, até, inviabilidade para a efetivação dos mencionados direitos.

5.7 CONSEQUÊNCIAS REAIS DAS PRECARIIDADES: VIVÊNCIAS PESSOAIS

As precariedades decorrentes da falta ou rarefação de acessibilidade e locomoção, tendo como causa a existência de barreiras arquitetônicas nas edificações e espaços destinados ao uso público e nos meios de transporte coletivo, são vivenciadas pelas pessoas com necessidades especiais, no seu dia-a-dia, como vítimas-testemunhas de uma realidade que insta ser modificada, mediante políticas públicas consistentes na aplicação das normas que prevêm a eliminação dos referidos obstáculos e a implantação de equipamentos e mobiliários urbanos, de acordo com o desenho universal.

Colhem-se subsídios acerca de como essa realidade é vivenciada a partir de declarações prestadas por algumas pessoas que, diariamente, enfrentam as adversidades resultantes de tais precariedades. No geral, reafirmam a percepção que qualquer pessoa, mesmo não se enquadrando na categoria das que sofrem de necessidades especiais, tem ou deveria ter, se fosse um pouco apenas atenta à realidade circundante, acerca das dificuldades ou inviabilidades opostas ao ir e vir dos seres humanos pelas barreiras arquitetônicas. Essa percepção gira em torno das escadas, elevadores, calçadas, rampas, corrimãos, pisos, telefones públicos, caixas bancários eletrônicos, ônibus, paradas e estações rodoviárias, embarcações e trapiches. As pessoas entrevistadas, durante os meses de setembro e outubro do ano de 2006, apontaram, premidas por suas necessidades especiais, os aspectos negativos relacionados a esses apetrechos das edificações e dos espaços de uso público, por não oferecerem acessibilidade.

Antes de mais nada, faz-se a ressalva de que essas pessoas não serão identificadas nominalmente, para poupá-las de maiores efeitos da carga de estigmas

que a sociedade cultiva em relação a quem tem características diferenciadas por força de limitações orgânicas. Serão, em conseqüência, designadas como Entrevistado I, Entrevistado II, Entrevistado III, Entrevistado IV, Entrevistado V, Entrevistada I e Entrevistada II.

No que concerne às condições de acesso aos edifícios existentes em Belém e outros municípios paraenses, as respostas demonstram serem insatisfatórias aquelas.

O Entrevistado I, que se locomove por meio de cadeira de rodas ou muletas, afirma: “Nenhuma, em nossa capital nunca existiram condições para os portadores de deficiência física terem seus problemas minimizados, sendo o acesso restrito a certas áreas de trânsito de pessoas”. A Entrevistada I, hemiplégica, assim reclama:

Não, raramente. [E frisa:] No caso de deficiência motora, que é o meu caso, as condições são precárias, uma vez que as edificações não atentam para a necessidade de rampas com declínio adequado e/ou corrimãos de ambos os lados, para impulsionar cadeira de rodas.

O Entrevistado II, que tem paraplegia, salienta: “Na verdade, hoje, a maior parte dos edifícios não tem nenhum arranjo que possa melhorar a acessibilidade da maior parte dos PNES como, por exemplo, elevadores com indicação de andar por voz”. O Entrevistado III, com distrofia muscular miotônica, na forma de Thonsem, acrescenta: “São poucos os prédios que possuem condições de acesso a pessoas com necessidades especiais, sendo as condições oferecidas de modo geral: rampa de acesso com corrimão, elevadores com visor”.

A Entrevistada II, por seu turno, deixa transparecer dificuldades de acesso aos edifícios:

Alguns sim oferecem acessibilidade como rampas, elevadores, mas infelizmente é a minoria, pois uso cadeiras de rodas para me locomover, e com isso o meu direito de ir e vir foi muitas das vezes negado porque não tinha nenhum tipo de acessibilidade para a minha locomoção.

Além de se reportarem aos aspectos gerais dos edifícios, os entrevistados aludiram às exigências de as escadas serem providas de pisos antiderrapantes, corrimãos nos dois lados ou nas paredes, e degraus que permitam a movimentação de pessoas com deficiência física ou visual.

O Entrevistado IV, portador de tetraplegia parcial com lesão da quarta, quinta e sexta cervicais, referindo-se à observância dessas exigências, foi peremptório:

Raríssimos órgãos públicos e privados preenchem essas exigências, como, por exemplo, o CISNE, que é adaptado tanto para deficiente visual como para paraplégico, a sede da Associação Paraense das Pessoas Deficientes, que também é adaptado, e a Escola Álvaro de Azevedo.

Por seu turno, a Entrevistada I explicita: “Muito raramente algumas escadas apresentam uma fita antiderrapante, na maioria das vezes, muito gastas pelo uso. Os degraus não atendem à medida padrão (15 a 20 cm), em geral, extrapolando essa medida”.

A respeito dos elevadores, o Entrevistado III registra as seguintes impressões:

São poucos os prédios que possuem elevadores e os que possuem não permitem a movimentação de pessoas em cadeira de rodas, pois são estreitos. Quanto a indicações em braile é mais comum encontrar botões contendo tal linguagem. [Acrescenta:] São raros os elevadores que possuem dispositivos sonoros.

Agrega a Entrevistada I: “Poucos elevadores têm mensagem sonorizada; isso em edificações recentes”.

O Entrevistado IV completa:

Depende. Lamentavelmente, a maioria dos elevadores não permite a acessibilidade de pessoa em cadeira de rodas. Apenas poucos, como o do Ministério Público e das lojas Yamada, levam a cadeira de rodas até o andar necessário. Desconheço que existam elevadores com botões, com indicação em Braille, para deficiente visual, e também sonorizados, em Belém.

No que respeita às calçadas serem providas de pisos antiderrapantes e táteis ou serem niveladas ou desniveladas, para que nelas andem as pessoas com deficiência física, dificuldades para andar e deficiência visual, as opiniões são desalentadoras.

O Entrevistado V, que tem dificuldade para andar, sintetiza: “As calçadas são desniveladas. Não permitem que essas pessoas andem”. A Entrevistada I assim as considera: “As calçadas de Belém são totalmente irregulares, no que concerne ao tipo de piso, muitas vezes construídos de lajotas, blocos de concreto ou de terra mesmo ou calçada de asfalto. Isto implica em desnível, causando acidentes”. O Entrevistado III é sentencioso: “Em Belém, as calçadas são projetadas para que o portador de necessidades especiais não as utilize”. A existência de alguma providência recente é anunciada pelo Entrevistado II:

Felizmente, o atual prefeito tem iniciada uma obra que padroniza as calçadas, tornando-as trafegáveis para cadeirantes, deficientes visuais, hemiplégicos. [E finaliza:] A obra citada é a Avenida Governador José Malcher no sentido centro, é a única por enquanto.

A Entrevistada II é incisiva: “As calçadas paraenses não têm nenhuma estrutura para o tráfego de portadores, pois, são todas desniveladas para os ditos normais as calçadas já são de difícil acesso que muitas das vezes caem imagine para um portador”.

Em consequência de as calçadas não serem acessíveis, obrigando as pessoas com necessidades especiais a usarem o leito da rua, juntamente com os veículos, motos e bicicletas, assevera o Entrevistado I que “seja em Batista Campos, seja na Pedreira, seja no Comércio, enfim em toda a capital, não há calçada preparada para o trânsito dos deficientes”, enumerando como exemplo a existente em frente ao Shopping Iguatemi, na Avenida Padre Eutíquio. Acrescenta o Entrevistado V, aludindo ao bairro do Marco: “Aqui, no bairro, as pessoas têm que usar o leito da rua, porque não podem andar pelas calçadas”.

Para o Entrevistado III, esse problema ocorre em muitos lugares, salientando: “Inclusive na Avenida Nazaré, onde as calçadas são bem irregulares”. Diferente não é olhar do Entrevistado IV em relação a essa questão: “As ruas do centro comercial, de um modo geral, em Belém, dificultam a locomoção das pessoas com necessidades especiais. Em razão disso, essas pessoas são obrigadas a se locomoverem com dificuldades entre os veículos”.

A Entrevistada II dá o seu testemunho: “Em minha opinião são poucos os lugares em Belém que têm calçadas acessíveis, nos lugares que eu freqüento eu uso o leito da rua”.

No que tange à existência de rampas nas esquinas, clara é a asserção do Entrevistado IV:

Não, não existem rampas em todas as esquinas, em Belém. Existem algumas, como, por exemplo, em frente aos prédios antigo e novo do Tribunal de Justiça do Estado do Pará, na praça Felipe Patroni e no Largo de São João. [Acresce o seguinte:] Outros exemplos são o Forte do Castelo e a Estação das Docas.

Afiança o Entrevistado II: “Não, mas existem já algumas, como na UFPA, Mangueirão, DETRAN, Almirante Barroso etc.”

A falta de acessibilidade nos trapiches e embarcações é bem assinalada pela Entrevistada I:

Apesar do Estado ser detentor de trafegabilidade intensa de embarcações, há um total descaso no que concerne à existência de trapiches e embarcações para deficientes físicos, uma vez que tantos os trapiches como as escadas são feitas de madeira, muitas vezes já apodrecida e em precário estado, o que coloca em mais risco, e sem atentar para normas técnicas de construção.

A Entrevistada II, por sua vez, refere-se claramente à inacessibilidade nos trapiches e embarcações: “Eu nunca viajei de embarcação, tenho até vontade de viajar para a ilha de Cotijuba, mas pela falta de estrutura dos trapiches e das embarcações de Belém não viajo, impedindo assim o meu direito de ir e vir pela falta de estrutura”.

São praticamente nulas as expectativas de os ônibus permitirem entrada e saída de pessoas com deficiência física e visual e serem providos de dispositivos para acesso de pessoa em cadeira de rodas ou sonorizados (para quem tenha deficiência auditiva). Sobre oferecerem essa acessibilidade ou estarem estruturados com esses apetrechos, a resposta é negativa. É o que deflui das palavras do Entrevistado I: “Não, esta é uma briga antiga com os concessionários de transporte urbano de nossa capital, que mesmo havendo norma que obrigue tal serviço, não o fazem e o governo e as entidades de classe não cobram”.

O Entrevistado III afirma:

Já cheguei a visualizar dois ônibus em Belém com acesso facilitado a pessoas com necessidades especiais, porém, em geral os ônibus não possuem condições que permitam portadores de necessidades especiais trafegar com independência e segurança.

O Entrevistado V lembra, nostálgico: “Aqui na rua, nunca mais vi passar o ônibus que tinha uma plataforma”.

No que tange aos pontos de acesso ao transporte coletivo, a Entrevistada II salienta: “Pelas paradas e estações de Belém que conheço nenhuma tem estrutura para os portadores de deficiência”.

Válido é cotejar a situação da acessibilidade e locomoção detectada no território paraense com a de outros rincões brasileiros, à luz de manifestações das pessoas que sofrem as seqüelas das precariedades aqui existentes. Contribui para isso a seguinte asserção da Entrevistada I, relatando impressões colhidas no Rio de Janeiro e em Belo Horizonte:

No Rio de Janeiro, há ônibus com elevador de acesso, para possibilitar o ingresso de passageiro em cadeira de rodas. Ainda no Rio de Janeiro, há cinemas, clubes e restaurantes que permitem maior acesso das pessoas deficientes, com instalações adequadas e condições de serem freqüentados por essas pessoas. Em Belo Horizonte, há hotéis e lojas com provadores bem equipados, ou seja, adaptados para pessoas em cadeira de rodas. O aeroporto de Belo Horizonte também é todo adaptado.

Apreciações subsidiadas pela observação e, também, pelo modo de sentir das pessoas com necessidades especiais acerca da problemática que enfrentam, para superar as adversidades geradas pelas barreiras arquitetônicas, merecem ser trazidas a lume. Refletem essas apreciações o grau de dificuldade que essas pessoas enfrentam, em razão das referidas barreiras, para serem incluídas no mercado de trabalho e na escola e terem lazer.

Uma dessas apreciações é exteriorizada pela Entrevistada I:

São raros os locais de trabalho e escola que se preocupam com os deficientes físicos. Em relação ao lazer, não conheço nenhum clube que tenha essa preocupação. Essa questão deveria consistir na construção de rampas de acesso à piscina e que esta deveria ser circundada com barras, possibilitando o equilíbrio e o deslocamento das pessoas no interior da mesma.

Outra apreciação bem elucidativa das conseqüências das barreiras arquitetônicas como impeditivas da inclusão social é a do Entrevistado IV, frisando que as pessoas com necessidades especiais “encontram dificuldades de exercerem suas atividades profissionais, quando passam em concurso ou quando são contratadas em regime de CLT, em virtude de os órgãos públicos, assim como as empresas públicas e privadas, não serem adaptadas”.

As mencionadas pessoas relatam, de modo sucinto, as dificuldades que sofrem, na própria pele, diante das barreiras arquitetônicas.

O Entrevistado V reclama: “Tenho enfrentado dificuldade nas calçadas. Preciso de alguém que me dê apoio, para andar sobre as calçadas. Nos coletivos, subo com ajuda de outra pessoa”.

O Entrevistado IV desabafa:

Muitas dificuldades, em face de eu andar em cadeira de rodas e a cidade de Belém apresentar diversas barreiras arquitetônicas, assim como os prédios públicos e até mesmos os particulares me dificultaram bastante em termos de locomoção. [Acentua:] Em relação aos transportes coletivos, devido aos mesmos serem adaptados em número muito reduzido, tenho enfrentado muitas dificuldades, para usá-los.

Por sua vez, o Entrevistado III faz o relato de suas próprias dificuldades:

As dificuldades são em relação a locomoção, haja visto que sou portador da patologia conhecida como Distrofia Muscular Miotônica na forma de Thonsem, e tenho dificuldades em subir escadas e andar em lugares com pisos irregulares. Procuo não utilizar veículos de uso coletivo em razão dos mesmos não possuírem condições de acesso a mim, assim como os mesmos não possuem motoristas treinados para lidar com o portador de necessidades especiais.

Além dessas manifestações, colheu-se a da Entrevistada I, como demonstração de suas dificuldades, diante dos obstáculos estruturais:

A começar pelo prédio onde moro, o qual é totalmente inadequado, pois a escada principal só dispõe de corrimão em um dos lados, e o piso não é antiderrapante. O meu local de trabalho também é inadequado, uma vez que não possui corrimãos nos corredores, os pisos não são antiderrapantes, as lousas são muito altas, o que me impossibilita de utilizá-las. Por outro lado, o próprio local onde realizo tratamento de fisioterapia não oferece acesso condizente. Trata-se de uma clínica com escada sem corrimão, piso de lajota comum e banheiros e boxes sem adaptações.

Todo esse conjunto de informações colhidas de pessoas que experimentam, diuturnamente, a problemática causada pela falta de acessibilidade e locomoção ou, pelo menos, condições precárias para terem mobilidade, nas edificações e espaços de uso público e, ainda, nos meios de transporte coletivo, dá suporte para que se avalie o modo como vislumbram a imprescindibilidade de serem eliminadas as barreiras arquitetônicas ou adaptados os lugares onde estas existam, bem como lhes é indispensável o uso de equipamentos e mobiliários urbanos acessíveis.

A revelação de como percebem a realidade à qual pertencem e pela qual estão envolvidas é uma base primordial, para que as pessoas que não padecem de limitações orgânicas caracterizadoras de deficiências ou incapacidades se coloquem em posição de empatia ou alteridade e passem a refletir o quanto podem concorrer no sentido de que as barreiras arquitetônicas sejam eliminadas, evitadas ou passem por adaptações, de modo que aquelas outras usufruam do direito de estar em todos os lugares, em respeito ao princípio da dignidade da pessoa humana e como chancela da igualdade material.

6 PROPOSTAS PARA A EFETIVIDADE DAS NORMAS SOBRE ACESSIBILIDADE E LOCOMOÇÃO

Para haver efetividade das normas que dispõem sobre a acessibilidade e a locomoção das pessoas com necessidades especiais, insta que se use de viés idôneo, qual seja, o de formular propostas que ensejem os efeitos práticos colimados pelo legislador, ao editar aqueles comandos pertinentes ao ordenamento jurídico.

É o que se passa a fazer, mediante justificativa que demonstra a importância dessas propostas, levando em conta o mínimo existencial, representado pela oportunidade de aquelas pessoas terem acesso e poderem-se mobilizar no espaço público, para isso sendo eliminadas as barreiras arquitetônicas ou adaptados os locais onde existam. Proceder-se-á, também, à exposição do conteúdo das referidas propostas.

6.1 JUSTIFICATIVA DAS PROPOSTAS

Afigura-se imprescindível formular propostas, para que os direitos de acessibilidade e locomoção pertinentes às pessoas com necessidades especiais se concretizem.

Busca-se, dessa maneira, a efetividade desses direitos, para tanto, trazendo, do aspecto formal para o real, a igualdade que deve respaldar as aspirações das aludidas pessoas em vê-los realizados ou, de outro modo de dizer, colima-se a “passagem da teoria à prática, do direito somente pensado para o direito realizado”, emprestando essa expressão de Bobbio (1992, p. 29-30).

A perspectiva que se tem, na formulação de propostas, é colher como resultado a efetividade das normas sobre os mencionados direitos, previstas que estão nos arts. 227, § 2º, e 244 da Constituição Federal, nas Leis Magnas das 27 (vinte e sete) unidades federativas e na legislação infraconstitucional, nas esferas federal, estadual e municipal.

No desiderato de expor essas propostas, busca-se demonstrar sua factibilidade com apoio no acervo teórico.

Assim procedendo, verifica-se existir a perspectiva de as referidas propostas serem ancoradas nos três elementos dos direitos humanos suscitados por Castellanos e Terruró (1999, p. 168). Deveras, a viabilidade dessas propostas decorre do reconhecimento dos direitos de acessibilidade e locomoção nos moldes em que são talhados por todo aquele arcabouço legal, encimado pelas normas constitucionais e recheado das infraconstitucionais, os quais, porém, para se concretizarem, dependem do manancial de recursos materiais e financeiros do Estado e de seus jurisdicionados, além do sistema de garantia que lhes possibilite mecanismos capazes de exigir que sejam realizados tanto por aquele ente público como pelos particulares.

Por outro lado, encontram essas propostas arrimo no **mínimo existencial**¹²⁸, o qual têm como alvo.

Assim sendo, pautam-se na busca dos elementos informados pelo **princípio da diferença**¹²⁹ de Rawls, ou seja, em resumo, têm em mira que as pessoas com necessidades especiais sejam colocadas em posição inicial eqüitativa de oportunidades (condições materiais mínimas) em relação às funções existentes na sociedade, as quais devem estar abertas a todos os indivíduos, indistintamente, sejam ou não possuidores daquelas singularidades, para que possam usufruir de liberdade, vale dizer, para que tenham acesso e locomoção, mediante a eliminação de barreiras arquitetônicas ou adaptação dos lugares ou nos meios de transporte onde sejam detectadas.

As aludidas propostas pautam-se, ainda, nas idéias de Walzer¹³⁰, das quais se extrai a noção de que os bens sociais não devem servir como instrumento de dominação, mas, ao contrário, ser compartilhados para o bem-estar da comunidade e que, em relação a alguns, o acesso se deve fazer de modo irrestrito e geral e, também, se infere que a cada indivíduo corresponde a **moralidade mínima** ou **nuclear**, que se constitui no conjunto de seus direitos básicos, dentre os quais as condições materiais elementares que lhe propiciem participação efetiva na sociedade. Daí se deduz que a moralidade mínima ou nuclear de cada pessoa com necessidades especiais exige o respeito aos seus direitos básicos de acessibilidade e locomoção, mediante a

¹²⁸ O mínimo existencial foi objeto de explanação com base nos ensinamentos de Barcellos (2002a, p. 11-47).

¹²⁹ Conforme o entendimento de John Rawls, sintetizado por Barcellos (2002a, p. 26-27).

¹³⁰ As explicações e comentários sobre as idéias de Walzer foram feitas por Barcellos (2002a, p. 33-34 e 36-39).

eliminação ou a adaptação de barreiras arquitetônicas ou a implantação de equipamentos e mobiliários urbanos que lhes sejam adequados, para que tenha perspectivas de participar da sociedade.

De outra monta, as propostas em formulação se articulam com o pensamento de Alexy¹³¹, que proclama a prevalência do princípio da dignidade da pessoa humana sobre outros princípios, quais sejam, os respeitantes à separação dos poderes (com a competência de vinculação orçamentária), à competência do legislador democrático e a direitos de terceiros, e que o mínimo existencial é o núcleo irreduzível para que se realize, significando o conjunto de circunstâncias materiais mínimas indispensáveis a qualquer indivíduo, donde se poder concluir que são representadas pela inexistência ou adaptação de barreiras arquitetônicas ou pela disponibilidade de equipamentos ou mobiliários urbanos, de modo que as pessoas com necessidades especiais tenham acessibilidade e locomoção em qualquer ambiente físico-estrutural.

Acrescente-se que essas propostas visam a que as referidas pessoas possam usar do seu direito de liberdade, que lhes será, por óbvio, facultada mediante a desobstrução de qualquer espaço público ou edificação pública ou particular, destinada ao fluxo coletivo e acesso aos veículos de transporte coletivo. Essa liberdade somente é viável, se não houver carência do mínimo existencial, segundo Rawls (BARCELLOS, 2002a). Exalta-a Sen (2000) como meio de potencializar a melhoria da qualidade de vida, o que aproveita às que padecem de necessidades especiais e, em razão disso, precisam de ambiente livre de obstáculos arquitetônicos ou não podem dispensar o acesso ao mobiliário urbano, como se pode interpretar do que ele afirma:

Ter mais liberdade melhora o potencial das pessoas para cuidar de si mesmas e para influenciar o mundo, questões centrais para o processo de desenvolvimento. [A isso acumula as seguintes ponderações:] Ter mais liberdade para fazer as coisas que são justamente valorizadas é (1) importante por si mesmo para a liberdade global da pessoa e (2) importante porque favorece a oportunidade de a pessoa ter resultados valiosos (SEN, 2000, p. 33).

Obviamente, as referidas pessoas, sem que sejam tolhidas por barreiras arquitetônicas, poderão usar plenamente de sua liberdade de ir e vir e, assim, apesar de suas limitações, participar e contribuir para o desenvolvimento da sociedade.

¹³¹ Ao pensamento de Robert Alexy se reporta Barcellos (2002a, p. 39-45).

Nutridas nesse aparato teórico, as propostas se destinam a tornar realidade a acessibilidade e a locomoção almejada em favor das referidas pessoas, mediante a efetividade das normas reguladoras de tais direitos, o que, em suma, se constitui em política pública consistente na eliminação ou adaptação das citadas barreiras. A propósito, ocorre a isso o que se entende por políticas públicas que, de acordo com Samuel Guimarães (1996, p. 1044),

se realizam essencialmente através da elaboração, execução e sanção de normas jurídicas, e se configuram como determinações da comunidade, através do Estado, para o conjunto da sociedade sobre os comportamentos que são legítimos e corretos.

Seguindo toda essa trilha teórica e doutrinária, formulam-se propostas no sentido de que a normatividade sobre os direitos de acessibilidade e locomoção das preditas pessoas seja mais vigorosa, em termos de aplicação imediata e plena, bem como sejam carreados recursos financeiros, haja planejamento urbano mediante instrumento cabal, como o é o plano diretor, e emprego de instrumentos idôneos para que os mencionados direitos sejam conquistados e cristalizados mediante a interferência jurisdicional do Estado, além da arregimentação de organismos representativos da sociedade. É o que será abordado, nos tópicos seguintes.

Objetiva-se, enfim, mesmo dentro de um horizonte mínimo de possibilidades, que, mediante essas propostas, se concretizem os direitos de acessibilidade e locomoção por meio das seguintes providências por parte do Poder Público e da sociedade, de modo a abranger as pessoas com necessidades especiais em cidades inclusivas: arruamento adequado de vias públicas; nivelamento, revestimento antiderrapante e cromodiferenciado de praças e calçadas; rebaixamento de guias e implantação de rampas nas calçadas, em todas as esquinas; implantação de telefones públicos adaptados em quantidade cada vez mais compatível com a demanda; instalação de semáforos sonorizados, caixas bancários eletrônicos e caixas de Correios acessíveis; arborização que não represente obstáculo no passeio público; construção e adaptação de edifícios públicos e privados destinados ao uso público com observância de serem providos de elevadores com dimensões adequadas, botoeiras com indicações baseadas nas linguagens Braille e Libras e sinalização sonorizada, pisos antiderrapantes nos elevadores, corredores, escadas e rampas e que estas

tenham corrimãos em ambos os lados; fabricação ou adaptação de ônibus, metrô, navios, barcos, aviões, bem como construção ou adaptação de portos, trapiches, aeroportos, paradas ou estações que não ofereçam obstáculos à sua utilização.

6.2 PROPOSTAS DE INOVAÇÕES NORMATIVAS

Fazem-se, aqui, propostas que se destinam a trazer inovações ao patamar constitucional, por meio de inclusão de norma de eficácia plena e imediata que, no art. 5º da Constituição Federal, estabeleça os direitos de acessibilidade e locomoção em favor das referidas pessoas e, no plano infraconstitucional, por meio do surgimento do Estatuto das Pessoas com Necessidades Especiais (EPNES) e da criação de tipos definidores de crimes contra os preditos direitos.

6.2.1 Inclusão de norma no art. 5º da constituição federal

Como é cediço, os direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais têm como arcabouço as normas albergadas nos arts. 227, § 2º, e 244 da Constituição Federal.

As normas em destaque correspondem às denominadas de programáticas, do ramo das normas constitucionais de eficácia limitada¹³². Estas, de acordo com a classificação feita por Silva (2003), são normas constitucionais de princípio programático ou definidoras de princípio programático e se traduzem apenas sob a forma de princípios, como esquemas genéricos ou simples programas a serem desenvolvidos ulteriormente pelos legisladores ordinários, por meio da edição de normas infraconstitucionais, além de envolverem conteúdo social e objetivarem a interferência estatal na ordem econômico-social, mediante prestações positivas, para a

¹³² Segundo os ensinamentos de Silva (2003, p. 84 e 122), as normas de eficácia limitada, sob o ângulo doutrinário, se dividem em normas programáticas, que versam sobre matéria ético-social e se constituem em verdadeiros programas de ação social, e normas de legislação, estas sem conteúdo ético-social, embora ambas possam depender de legislação complementar; as primeiras são não-organizativas e as segundas constam da parte organizativa da constituição.

realização do bem comum, no cenário da democracia social¹³³. Devem pautar-se por esse conteúdo e não se ocupar da esquematização e regulação de órgãos e entidades estatais, donde serem consideradas não-organizativas¹³⁴.

Dúvidas inexistem quanto à natureza programática da norma lobrigada no art. 227, § 2º, da Carta Magna, dentro do título que trata da ordem social e, neste, no capítulo relacionado à família, à criança, ao adolescente e ao idoso. A referida norma constitucional e a esculpida no art. 244 da Lei Maior são da referida natureza, isto é, programática, segundo ensinamento de Assis e Pussoli (1992, p. 150). Acompanha essa mesma trilha o entendimento de Séguin (1999, p. 25), vale dizer, considera ambas as normas como programáticas, fazendo o comentário de que os mencionados dispositivos ficam, apenas, no papel. A propósito, para Silva (2003, p. 122) a primeira dessas normas, a do art. 227, § 2º, da Carta Magna, é não-organizativa e dependente de legislação. Por sua vez, para Ferrari (2001, p. 237), as normas da referida natureza são de eficácia limitada, porquanto não dispõem de força suficiente para que se desenvolvam integralmente.¹³⁵

No tocante à aplicabilidade efetiva das normas constitucionais programáticas existem aspectos cruciais a serem considerados. Vale, aqui, refletir sobre a preocupação exteriorizada por Bobbio (1992, p. 77) acerca da defasagem quanto à efetiva aplicação das normas, principalmente em torno das “programáticas”, assim chamadas, pudicamente, as que, na Constituição Italiana, se referem a direitos sociais, caracterizando-se esse dilema a partir de sua perquirição acerca de que

[...] gênero de normas são essas que não ordenam, proíbem ou permitem *hic et nunc*, mas ordenam, proíbem e permitem num futuro indefinido e sem um prazo de carência claramente determinado [bem assim quando inquire sobre] que gênero de direitos são esses que tais normas definem (BOBBIO, 1992, p. 77-78)

¹³³ Assim as descortina Silva (2003, p.118, 125 e 137). Trazem, por conseguinte, no âmbito conteúdos esquemáticos ou programáticos que dependem de explicitação ou complementação a lhes ser dada por normas infraconstitucionais.

¹³⁴ Conforme Silva, *op. cit.*, p. 122.

¹³⁵ Referindo ao que nomeia de normas constitucionais meramente programáticas, a autora afirma: “Essas normas (arts. 195, 196, 204 e 227 da CF) são de eficácia limitada, ou em outras palavras, não têm força suficiente para desenvolver-se integralmente, ‘ou não dispõem de eficácia plena’, posto que dependem, para ter incidência sobre os interesses tutelados, de legislação complementar”.

Bobbio deixa, também, transparecer sua preocupação ante a virtual insubsistência desses direitos por estarem previstos nas referidas normas, ao verbalizar o seguinte:

Um direito cujo reconhecimento e cuja efetiva proteção são adiados *sine die*, além de confiados à vontade de sujeitos cuja obrigação de executar o 'programa' é apenas uma obrigação moral ou, no máximo, política, pode ainda ser chamado corretamente de 'direito'? (BOBBIO, 1992, p. 78)

Ingressando nesses meandros, mediante os quais se divisa uma nuvem de fragilidade pairando sobre essas normas, em decorrência de sua natureza, não se pode desprezar a premissa de ser problemática a efetividade das mesmas, "a ponto de poder ser questionada a validade de sua previsão em uma Lei Fundamental", como suscita Ferrari (2001, p. 233).

Além de todos esses questionamentos e apreensões, importa levar em conta que, além da serôdia para que essas normas de eficácia limitada ou programática, aninhadas nos arts. 227, § 2º, e 244 da Constituição Federal, viessem a ser complementadas por normas infraconstitucionais, como se verificou (Seção 5.6), não se pode ignorar a perspectiva temerária de que todo esse complexo normativo não seja, efetivamente, cumprido e haja o esboroamento dos prazos assinalados para ações capazes de implementar a eliminação ou a adaptação de barreiras arquitetônicas e a implantação dos elementos de urbanização e do mobiliário urbano adequados às pessoas com as supracitadas características. Não se pode descartar que tal ocorra, apesar de as referidas normas não serem desprovidas de eficácia, conquanto limitada, sob o influxo do axioma de que "não há norma constitucional alguma destituída de eficácia" (SILVA, 2003, p. 81)¹³⁶, havendo ainda a afirmação de que, mesmo as normas programáticas, "são dotadas de certo grau de eficácia e aplicabilidade" (SARLET, 2005, p. 266).

Não se pode esquecer, todavia, de que, por serem programáticas e, por isso, estarem caracterizadas pelo "sentido teleológico, de modo que apontam para fins futuros e servem de pauta de valores para movimentos que as queiram ver aplicadas e cumpridas" (KRELL, 2002, p. 28), essas normas são dependentes de providências para sua complementação e, portanto, precisam de outras que as explicitem.

¹³⁶ Nesse mesmo sentido, Sarlet, (2001, p. 85.)

Há, pelo exposto, todo um conjunto de emanções críticas, incidindo sobre a existência das normas programáticas que, no bojo da Carta Magna Federal, traduzem os anseios de as pessoas com necessidades especiais virem a conquistar, de maneira efetiva e concreta, os benefícios sociais a lhes decorrerem da acessibilidade nas edificações e espaços públicos e nos meios de transporte coletivo, nas cidades. Daí resulta certo que o caminho a ser trilhado é o de buscar a edição de norma que enseje a efetividade desses direitos, como corolário de eficácia plena, aplicabilidade direta, imediata e integral.

Levando em consideração essa perspectiva, faz-se proposta no sentido de que, no texto constitucional, seja introduzida uma norma dotada de eficácia plena e aplicação direta e imediata, de maneira que as aspirações das referidas pessoas para terem acesso e poderem se locomover se tornem concretas e realizáveis, na proporção e velocidade exigidas pelas necessidades ditadas por suas limitações.

Nos moldes dessa proposta, a norma a surgir deverá ficar sob a égide do art. 5º, § 1º, da Carta Magna, que enuncia que as “normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata” (MENDES; COELHO; BRANCO, 2002, p. 137), contextualizando uma norma-princípio e um mandado de otimização¹³⁷. Vale lembrar que, segundo Alexy (1993, p. 86-87), o mandato de otimização se caracteriza por permitir a aplicação de princípios, espécie de norma, em diferentes graus e na medida da possibilidade jurídica.

Deverá ser a norma proposta revestida “de caráter preceptivo, e, não, meramente programático”, que é traço marcante das normas definidoras de direitos fundamentais, como ensinam Mendes, Coelho e Branco (2002, p. 134), para os quais esses direitos “se fundam na Constituição, e, não, na lei – com o que se deixa claro que é a lei que deve mover-se no âmbito dos direitos fundamentais, e, não, o contrário”.

¹³⁷ Afirmando os autores: “Essas circunstâncias levam a doutrina a entrever no art. 5º, § 1º, da Constituição Federal uma norma-princípio, estabelecendo um mandato de otimização, uma determinação para que se confira a maior eficácia possível aos direitos fundamentais”.

Propugna-se, assim, que essa norma seja introduzida no art. 5º da Constituição Federal e preveja como direito fundamental a acessibilidade e a locomoção das aludidas pessoas, nos seguintes termos:

LXXVIII – são garantidos os direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, mediante eliminação ou adaptação de toda e qualquer barreira arquitetônica, nos logradouros e edifícios de uso público e meios de transporte coletivo, bem como promovidos, protegidos e defendidos pelo Estado.

A primeira parte da norma, assim sugerida, deixa claro que, a partir da igualdade preconizada pelo *caput* do art. 5º da Constituição Federal, estará garantido a todas as referidas pessoas o mínimo existencial, para que tenham vida digna e para isso sendo eliminadas todas as barreiras arquitetônicas, sem que as providências destinadas a essa finalidade dependam de interferência do legislador para edição de normas complementares.

A segunda proposição tem a mesma sorte, ao afirmar que esses direitos estão sob a promoção, proteção e defesa do Estado, pois é intuitivo que, para cumprir essas suas incumbências, deverá prover os recursos materiais ou financeiros suficientes, por meio de dotações orçamentárias e fazer uso, por via dos órgãos competentes, de instrumento idôneo, tal como a ação civil pública.

Colima-se, desse modo, que o assunto seja corporificado em norma de eficácia plena, que, no entendimento de Silva (2003, p. 83), é de aplicabilidade direta, imediata e integral, acentuando que essa espécie de norma se apresenta completa, ou seja, contém

todos os elementos e requisitos para a sua incidência direta [e que quando a regulamentação normativa] é tal que se pode saber, com precisão, qual a conduta positiva ou negativa a seguir, relativamente ao interesse descrito na norma, é possível afirmar-se que esta é completa e juridicamente dotada de plena eficácia [para arrematar:] Isso se reconhece pela própria linguagem do texto, porque a norma de eficácia plena dispõe peremptoriamente sobre os interesses regulados (SILVA, 2003, p. 99).

Em razão do caráter preceptivo e não programático, essa espécie de norma permite que os direitos fundamentais sejam imediatamente invocados e seu conteúdo não precisa ser concretizado por lei, embora esta, se existir, se revele útil pela certeza

e segurança que cria quanto às condições de exercício dos direitos, como explica Krell (2000, p. 34).

Nesse sentido, pode-se dizer que funcionam a Lei nº 10.098, de 19.12.2000, Lei de Acessibilidade, e o respectivo Regulamento, constante do Decreto nº 5.296, de 04.12.2004.

Assim sendo, a norma proposta surtirá efetividade, que, no dizer de Krell (2000, p. 35), “significa o desempenho concreto da função social do Direito, representa a materialização, no mundo dos fatos, dos preceitos legais e simboliza a aproximação entre o *dever-ser* normativo e o *ser* da realidade social”, salientando que – e isso induz a que se perceba a diferenciação aí latente - por eficácia jurídica se entende “a capacidade (teórica) de uma norma constitucional para produzir efeitos jurídicos”.

Infere-se das considerações de Krell (2002, p. 39) que a efetividade das normas legais é decorrência do comportamento dos seus operadores ou de pessoas ou grupos que lhes protagonizam a implementação, enquanto a análise acerca da eficácia das mesmas consiste na verificação dos resultados ou objetivos sociais conseguidos com sua aplicação¹³⁸.

Ao expor essa proposta, tem-se em mira criar uma norma de direito fundamental que venha a estar alocada no art. 5º da Constituição Federal, dentro do catálogo dos direitos fundamentais (Título II da mesma Carta, onde estão os arts. 5º a 17), como o designa Sarlet (2005, p. 77 e 100), e que sua aplicação se faça de modo imediato, sob o pálio do que preceitua o § 1º do mesmo dispositivo: “As normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata”.

A norma proposta, em razão de sua topografia no art. 5º da Constituição Federal e de sua aplicação imediata, sob o influxo do § 1º do referido dispositivo, será vantajosa para a efetividade dos direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, de vez que se caracterizará como norma de direito fundamental. Oportuno, aliás, repetir o pensamento de Sarlet (2005, p. 85) quanto a assumir

¹³⁸ O autor afirma: “Da perspectiva sociológica-jurídica, as análises sobre a eficácia das normas legais consistem em averiguar os resultados ou objetivos sociais conseguidos com a aplicação daquelas. Quaisquer estudos a respeito da efetividade dos direitos sociais devem incluir necessariamente o comportamento dos operadores, que protagonizam a sua implementação, isto é, todas as pessoas, autoridades ou organismos públicos, grupos de pressão, operadores sociais, etc.”

papel relevante a norma contida no art. 5º, § 1º, da CF de 1988, de acordo com a qual todos os direitos e garantias foram elevados à condição de normas diretamente aplicáveis e, portanto, capazes de gerar efeitos jurídicos [acrescentando que] o fato é que o princípio da aplicabilidade imediata dos direitos fundamentais diferencia – no sentido de uma juridicidade reforçada – esta categoria específica das normas constitucionais.

Ademais, a pretendida norma terá caráter vinculativo, de vez que estará impregnada da característica das “normas diretamente aplicáveis e que vinculam de forma imediata as entidades públicas e privadas (art. 5º, § 1º, da CF)”, como salienta o mencionado jurista (SARLET, 2005, p. 85).

Mais acertado, portanto, como viés de posituação dos direitos de acessibilidade e locomoção daquelas pessoas, se afigurará a sua intercalação no rol dos direitos fundamentais elencados no art. 5º da Constituição Federal.

A percepção da vantagem e acerto ora apontados se torna mais visível com base na consideração de que existem dificuldades em torno das normas dos arts. 227, § 2º, e 244 da Carta Magna, os quais tratam dos referidos direitos.

Uma dessas dificuldades decorre da problemática de identificar quais os direitos localizados fora do art. 5º da Constituição Federal que podem ser considerados “materialmente fundamentais”, como se infere das lições de Sarlet (2005, p. 94)¹³⁹, que assim chama os decorrentes da abertura material do § 2º do art. 5º da predita Carta, o qual dispõe: “Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados”. No mesmo sentido, Mendes, Coelho e Branco (2002, p. 161) alegam que “da prodigalidade de minúcias do catálogo do art. 5º, poucos seriam os direitos ali não enumerados que poderiam ser tidos como direitos fundamentais decorrentes do regime democrático e dos princípios que regem a Constituição”.

Correlata a essa, há a dificuldade de se saber quais os direitos não alocados no art. 5º da Constituição Federal (ou de seu catálogo) que podem ser equiparados aos direitos fundamentais que naquele se encontram. Isso decorre daquela abertura do art. 5º, § 2º, da Carta Federal. Nessa direção, a assertiva de Sarlet (2005, p. 93-94) de que a doutrina, ainda, não é completamente pacífica quanto a se podem ou não os

¹³⁹ O autor afirma: “Outra questão crucial decorrente da abertura material do catálogo reside na dificuldade em identificar, no texto constitucional (ou mesmo fora dele), quais os direitos [...] que efetivamente reúnem as condições para poder ser considerados materialmente fundamentais”.

direitos materialmente fundamentais (como denomina os que não se encontram naquele catálogo) ser equiparados aos direitos fundamentais que estão alocados no catálogo, no respeitante ao seu regime jurídico¹⁴⁰.

Vale anotar, nesse passo, que uma certa maneira de se tentar demonstrar que os direitos de acessibilidade e locomoção, previstos nos arts. 227, § 2º, e 244 da Constituição Federal, se enquadrariam no entendimento acerca dos direitos fundamentais, é a que tem aporte no princípio da dignidade da pessoa humana, insculpido no art. 1º, III, da mesma Carta.

Com efeito, recorda Sarlet (2005, p. 109) que Vieira de Andrade “identifica os direitos fundamentais por seu conteúdo comum baseado no princípio da dignidade da pessoa humana”.

Agrega a isso Sarlet (2005, p. 127) que uma posição jurídica fora do catálogo para ser considerada, de maneira efetiva, equivalente aos direitos fundamentais integrantes daquele “deve, necessariamente, ser reconduzível de forma direta e corresponder ao valor maior da dignidade da pessoa humana”.

Por outro prisma, alerta Sarlet (2005, p. 106) que “direitos fundamentais fora do catálogo somente poderão ser os que – constem, ou não, do texto constitucional – por seu conteúdo e importância possam ser equiparados aos integrantes do rol elencado no Título II de nossa Lei Fundamental”, isto é, aos constantes do catálogo. Segundo Alexy, para haver essa equiparação, as posições jurídicas devem ser de tamanha relevância para a comunidade, a ponto de não poderem ser deixadas na esfera de disponibilidade absoluta do legislador ordinário¹⁴¹.

Desse modo, pode-se inferir que os direitos desenhados nos arts. 227, § 2º, e 244 da Carta Federal são alcançados por esses fatores de equiparação aos direitos fundamentais alocados no catálogo.

A despeito disso, a inserção de norma sobre acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, no âmbito do referido catálogo, nos termos ora

¹⁴⁰ Para o autor “é de se referir que a doutrina ainda não se encontra completamente pacificada no que diz com posição assumida pelos direitos materialmente fundamentais (de modo especial os que não encontram assento na Constituição formal) com relação aos direitos do catálogo, isto é, se podem, ou não – e de que maneira -, ser equiparados no que tange ao seu regime jurídico”.

¹⁴¹ Esse entendimento de Robert Alexy, exposto em sua *Theorie der Grundrechte*, é lembrado por Sarlet (2005, p. 106)

propostos, será muito mais vantajosa, pois, além de integrar-se de conteúdo significativo acerca desses direitos e de revestir-se de importância e de grande relevância para a comunidade, representada pelas aludidas pessoas, estará vinculada ao princípio da dignidade da pessoa humana, porque unificador de todos os direitos fundamentais¹⁴².

Convém, aqui, adicionar outro fator favorável à inserção proposta. É o de que os direitos fundamentais, notadamente, os do catálogo ou os do art. 5º da Constituição Federal são abrangidos pelas cláusulas pétreas, fundadas no art. 60, § 4º, IV, da mesma Lei Maior. Pensam dessa maneira Assis e Pussoli (1992, p. 76)¹⁴³. Tira-se essa ilação dos ensinamentos de Sarlet (2005, p. 85-87)¹⁴⁴.

Oportuno é, portanto, enfatizar que esse fator e o de que as normas fundamentais contextualizadas no art. 5º da Carta Magna são de eficácia plena, aplicabilidade imediata e não dependentes de complementação legislativa, de acordo com a emanção do § 1º do mesmo dispositivo constitucional, funcionam como respaldo para a proposição ora formulada.

Nesse ângulo, tendo-se como orientação as assertivas de Sarlet (2005, p. 77), vale acentuar que a colocação topográfica da norma dentro do art. 5º da Constituição Federal e, portanto, em seu catálogo, depois do preâmbulo e dos princípios fundamentais, vale dizer, logo no início da mesma Carta, representa “maior rigor lógico, na medida em que os direitos fundamentais constituem parâmetro hermenêutico e valores superiores de toda a ordem constitucional e jurídica” e, além disso, “vai ao encontro da melhor tradição do constitucionalismo na esfera dos direitos fundamentais”.

Arremate-se que Mendes, Coelho e Branco (2002, p. 134-135) ensinam que

[o] art.5º, § 1º, da CF, autoriza que os operadores do direito, mesmo à falta de comando legislativo, venham a concretizar os direitos fundamentais pela via

¹⁴² É o que se extrai das lições de Sarlet (2005, p. 109 e 125). Afirma: “Entre nós, sustentou-se recentemente que o princípio da dignidade da pessoa humana exerce o papel de fonte jurídico-positiva dos direitos fundamentais, dando-lhes unidade e coerência”.

¹⁴³ Afirmam os autores: “Resumindo, as normas definidoras dos direitos e garantias fundamentais têm aplicação imediata (art. 5º, § 1º, da CF) e se revestem do caráter de cláusulas pétreas – como os direitos naturais – porque não será objeto de deliberação a proposta de emenda tendentes a aboli-los”.

¹⁴⁴ Salienta o autor que “há fazer referência à especial proteção atribuída ao conjunto dos direitos fundamentais pelo fato de terem sido – ainda que não exclusivamente – guindados pelo Constituinte à condição de limites materiais à reforma constitucional, incluídos que foram nas assim chamadas ‘cláusulas pétreas’ (art. 60, § 4º, IV) de nossa Lei Fundamental”.

interpretativa [ao que acrescentam:] Os juízes, mais do que isso, podem dar aplicação aos direitos fundamentais mesmo contra a lei, se ela não se conformar ao sentido constitucional daqueles.

Enfim, por tudo que foi exposto, justifica-se a proposta ora exposta, para alocação de uma norma no catálogo constitucional, versando sobre acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, de modo que tenha eficácia plena, aplicabilidade direta, imediata e integral e faça surtir a efetividade desses direitos.

6.2.2 Uniformidade normativa: estatuto

Meio que se afigura capaz de viabilizar a efetividade dos direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais é a uniformidade das normas pertinentes à matéria, de modo que sejam todas concentradas em um único instrumento legislativo e que este venha a ser de âmbito nacional, à guisa de uma codificação na qual se contenham normas gerais e orientadoras da edição de leis estaduais e municipais acerca de como devem ser concretizadas nessas esferas de governo as ações relacionadas àqueles direitos. É o objeto da presente proposta.

Esse instrumento é o que se pode denominar de Estatuto das Pessoas com Necessidades Especiais (EPNES). Deve contextualizar as normas que enunciem todos os conceitos básicos e as áreas onde haja prestação positiva estatal, com intervenção no domínio particular, para a inclusão social das aludidas pessoas, no que se inserem os direitos de acessibilidade e locomoção destas. Especialmente, em relação a esses direitos, deve conter normas para que sejam observados no tocante aos equipamentos e mobiliários urbanos, às edificações de propriedade ou posse pública ou privada destinadas ao uso coletivo e aos meios de transporte coletivo, incluindo os veículos, estações, paradas e estacionamentos.

Sugere-se que o pretendido Estatuto adote como substratos os conteúdos normativos dos seguintes diplomas: Leis Federais nºs 7.853, de 24.10.1989, 10.048, de 08.11.2000 e 10.098, de 19.12.2000, bem como os Decretos nºs 3.298, de 20.12.1999, e 5.296, de 02.12.2004, relacionados ao assunto da acessibilidade e locomoção; Leis nºs 7.405, de 12.11.1985, e 8.160, de 08.01.1991, que tratam do uso do Símbolo

Internacional de Acesso e do Símbolo Internacional de Surdez; Lei nº 10.741, de 01.10.2003, Estatuto do Idoso, que, nos termos do art. 38, III, além da prioridade das pessoas com idade igual ou acima de 60 anos para a aquisição da casa própria, mediante os programas habitacionais públicos ou subsidiados com recursos públicos, prevê, como requisito para que lhes seja garantida acessibilidade a essa morada, a eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas; e Lei nº 10.257, de 10.07.2001, Estatuto da Cidade, que, nos arts. 2º, V, e 4º, III, a, trata da política urbana que envolve oferta de equipamentos urbanos e comunitários e faz a previsão do plano diretor ser utilizado como instrumento de planejamento municipal.

Considerando-se que a Lei nº 10.098, de 19.12.2000, trata, com detalhamento (como se procurou demonstrar na Seção 4.3, Subseções 4.3.1, 4.3.2, 4.3.3 e 4.3.4), do problema da acessibilidade, embora deixando ao Decreto nº 5.296, de 02.12.2004, a pormenorização de muitos aspectos, muito proveitoso será extrair dele subsídios e inseri-los no texto do aludido Estatuto. No mesmo sentido, far-se-á com as contribuições que podem ser drenadas dos outros diplomas acima referidos.

Um aspecto de grande importância que não deve escapar ao âmbito do diploma ora proposto, o Estatuto das Pessoas com Necessidades Especiais (EPNES), é o que concerne aos prazos, para que sejam implementadas as providências capazes de tornar efetivas a acessibilidade e a locomoção das referidas pessoas. A consubstanciação desses prazos na lei instituidora do referido Estatuto lhes daria muito maior força coercitiva do que pelo fato de estarem previstos no Decreto nº 5.296, de 02.12.2004.

De outra banda, o Estatuto, tal como se propõe, se reveste da característica de funcionar como instrumento de canalização do que se preconiza em termos das três dimensões dos direitos humanos, máxime, em sua vinculação com os direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais. Seria, portanto, um diploma legal básico, a refletir o reconhecimento dos aludidos direitos pelo Estado brasileiro. Daria, também, suporte legal a que o Estado pátrio desencadeasse processo de condicionamento material em prol da acessibilidade almejada por aquelas pessoas. Além disso, serviria de arcabouço para fundamentação de garantias dos referidos

direitos, quando buscados por meios dos instrumentos disponibilizados pelo legislador, tais como ação civil pública, ação civil ordinária e mandado de segurança.

Chega-se, portanto, à conclusão de que o Estatuto que se pretende que seja erigido, dentro do ordenamento jurídico nacional, se torne instrumento realizador dos direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, conferindo-lhes a indispensável efetividade.

Nesse passo, vale salientar que está em tramitação, no Congresso Nacional, o Projeto de Lei nº 06/2003, de 18.02.2003, denominado de Estatuto da Pessoa com Deficiência, de autoria do senador Paulo Paim. O relator da matéria é o senador Flávio Arns, que apresentou substitutivo ao referido projeto. Destacáveis são algumas disposições da minuta desse substitutivo. Uma dessas é o art. 25, III, que prevê que, nos programas habitacionais públicos ou subsidiados com recursos públicos, a pessoa com deficiência deverá gozar de prioridade na aquisição de imóvel para sua moradia, sendo requisito para tanto que haja a eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, para efeito de acessibilidade. Importantes disposições são, também, as dos arts. 29, V, e 30, II, que prevêem a obrigatoriedade de o Poder Público “assegurar a matrícula de todos os alunos com deficiência” e que, como medida correlata, adote a de proporcionar ao contingente de discentes, educadores, servidores e empregados que tenham necessidades especiais a acessibilidade aos espaços dos estabelecimentos de ensino. De igual importância é o que dispõe o art. 30, II, da minuta, no sentido de que, nos espaços das escolas privadas, seja assegurada acessibilidade a contingente com a referida característica. Ainda, dentro desse contexto, o art. 29, VI, da minuta confere ao Poder Público a incumbência de ofertar transporte escolar coletivo adequado aos alunos com necessidades especiais matriculados na rede de ensino.

Análise mais atenta acerca das disposições gerais contidas no precitado substitutivo permite verificar que erige normas relacionadas à acessibilidade em vários campos pertinentes ou destinados à participação das pessoas com necessidades especiais. Essencialmente, preconiza, no art. 67, que a acessibilidade deve estar presente em vias, parques e praças públicas; edificações de uso público, coletivo e comercial e onde devam ser instalados equipamentos de esporte e lazer; teatros, cinemas, auditórios, salas de conferências; veículos e infra-estrutura para embarque em

transporte coletivo. Em derredor disso, nota-se que o projeto de lei está permeado da intenção de que essas estruturas físico-ambientais e de locomoção atendam aos princípios do desenho universal e estejam em consonância com a sinalização visual e tátil, além de que sejam contempladas em planos de acessibilidade, dentro dos planos diretores e de transporte urbano integrado. Reflete, nos arts. 69 e 70, a preocupação de que os diversos sistemas de transporte coletivo, isto é, o terrestre, o aquaviário, o aéreo, com os seus elementos, sejam concebidos, organizados, implantados e adaptados, de acordo com a legislação de acessibilidade em vigência, assim também que os programas nacionais de desenvolvimento urbano e os projetos de revitalização, recuperação ou reabilitação urbana incluirão ações destinadas à eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas e nos meios de transporte.

O substitutivo atribui, a teor do art. 71, ao poder público, em todas as unidades federativas, o papel de garantir acessibilidade das pessoas com necessidades especiais aos bens e serviços públicos, para isso, providenciando a eliminação de todos os obstáculos físicos. No art. 72, reserva, ademais, ao poder público, de acordo com suas competências, o mecanismo de definir normas, procedimentos e prazos, para que as pessoas com necessidades especiais tenham garantida a acessibilidade aos bens e serviços de uso público, coletivo e comercial. Acena, nos termos do art. 68, com a exigência de que a legislação sobre acessibilidade seja observada como pressuposto para a aprovação de projetos em que haja a utilização de recursos públicos, mediante convênio, acordo, ajuste, contrato ou qualquer outro instrumento.

Há observar que o substitutivo, embora aludindo em algumas das passagens dessas disposições à exigência de ser cumprida a legislação em vigor sobre acessibilidade, como frisam os arts. 68 e 69, bem como dando incumbências ao poder público para estabelecer prazos, segundo o art. 72, deixa entrever timidez no que tange ao rigor que é necessário para o cumprimento das normas que esquematiza como reguladoras da acessibilidade em prol das pessoas com necessidades especiais, pois não trouxe para o bojo de suas normas os prazos estipulados no Decreto nº 5.296, de 02.12.2004, o que, minimamente, seria o desejável, sem embargo de aprimorá-los, de modo a dotar de maior carga de efetividade os direitos humanos de acessibilidade e locomoção das aludidas pessoas. Essa timidez transparece do art. 67, quando

assegura o direito de acessibilidade, “na forma da legislação específica”, o que significa que encarrega a Lei nº 10.098, de 19.12.2000, de aprofundar o tratamento da matéria, ao contrário do que seria bem mais recomendável fazer ou incorporar (o substitutivo) esse aprofundamento, tornando-se um diploma unificador de todos os aspectos fundamentais relacionados ao direito das pessoas com necessidades especiais ao acesso e à locomoção.

A preocupação em torno de um estatuto que atenda inteiramente às aspirações das pessoas com necessidades especiais é muito grande, o que implica em que seja elaborado, de modo que sua transformação em lei não reduza a força da legislação atual sobre a acessibilidade, pois isso seria um desserviço em relação aos direitos já conquistados, pelo menos em tese, por essas pessoas. Essa preocupação é tanta que as entidades ligadas à discussão da problemática dos direitos das referidas pessoas se inclinam pela hipótese de haver, primeiramente, a consolidação das leis existentes, ao invés de haver o risco de serem solapados esses direitos, o que representa uma perspectiva negativa de um estatuto que não os preserve, inclusive, notadamente, os de acessibilidade, mediante eliminação de barreiras arquitetônicas. É o que se depreende dos reclamos dessas entidades, sintetizados nas seguintes expressões:

Há receio de abrir muito esse debate e, em vez de termos um Estatuto que dê passos adiante em relação à legislação que temos hoje, nós tenhamos um retrocesso. Alguns setores podem aproveitar a discussão para retirar direitos que já foram assegurados. [As seguintes premissas completam esses reclamos:] Então, o que prevalece aqui é o seguinte: primeiro, cumprir a lei e, segundo, não haver perdas em relação àquilo em que já se avançou em qualquer estatuto ou consolidação que possa vir a existir (MORAES, 2005).

Vê-se, portanto, que é de grande valia o propósito de surgimento de um estatuto que funcione como matriz dos direitos das pessoas com necessidades especiais, traçando-os como diretrizes básicas no que tange à acessibilidade e à locomoção, dentro do conjunto de matérias que incorporar, concernentemente aos referidos seres humanos, sem, contudo, resvalar para a postergação de tudo o que conquistaram, de acordo com os moldes da legislação atual, em vigor.

6.2.3 Criação de tipos penais: fatos impeditivos da acessibilidade e locomoção

A efetividade dos direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais pode, sem prejuízo de outros mecanismos representados, *v. g.*, pela ação civil pública, ação civil ordinária e mandado de segurança, só para enumerar alguns, ser alcançada mediante o uso do poder preventivo e repressivo do Estado, atuando este no campo do Direito Penal, mediante a criação de tipos definidores de crimes decorrentes de condutas que atentem contra aqueles direitos humanos.

Esse viés será de grande utilidade na hipótese de a efetividade não ser obtida, mediante o uso dos demais mecanismos. Decorre isso da característica de o Direito Penal ser sancionador. Explicam Zaffaroni e Pierangeli (1997, p. 102) que

o direito penal não contribui para a criação da antijuridicidade e sim que se limita a agregar penas às condutas que já são antijurídicas à luz de outros ramos do direito (civil, mercantil, laboral, administrativo etc.), [daí concluindo que o] mais correto seria afirmar que o direito penal é predominantemente sancionador.

Chega-se a esse entendimento a partir do pressuposto de que a antijuridicidade, conceituada como a contrariedade entre a conduta humana e o Direito, não é exclusivamente de natureza penal, pois ocorre em todo o ordenamento jurídico, como deduzem Mirabete (1994, p. 24), Zaffaroni e Pierangeli (1997, p. 102).

A base sancionadora do Direito Penal, que se busca, em particular direcionamento, para haver efetividade dos direitos de acessibilidade e locomoção das referidas pessoas, exige a criação de tipos penais, ou seja, de modelos que descrevam fatos considerados crimes, segundo Mirabete (1994, p. 96), explicitando que a expressão tipo é tradução livre da palavra alemã *tatbestand*.

A proposição que ora se empreende é a de criar tipos penais concernentes a fatos que tolham a acessibilidade e a locomoção das pré-aludidas pessoas.

Com efeito, propõe-se a estruturação dos seguintes tipos penais, para que constem de lei:

Art. 1º. Deixar o construtor, o responsável pela construção ou o proprietário de imóvel ou o seu possuidor, de, após notificado administrativamente, implantar, nas edificações destinadas ao uso público, a acessibilidade

exigida em lei e prescrita nas normas técnicas editadas por órgão competente.

Pena: reclusão, de dois a quatro anos e multa.

§ 1º. Para efeito deste artigo, consideram-se as normas editadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT ou órgão público ou entidade privada competentes que as edite com a finalidade de dotar as edificações de meios de acessibilidade.

§ 2º. O disposto neste artigo se aplica aos casos em que houver desobediência ou inobservância de ordem emanada de órgão encarregado da fiscalização das construções e adaptações de prédios destinados ao uso público.

§ 3º. Incorre nas penas previstas neste artigo quem impedir ou criar embaraços para que o construtor, o responsável pela construção ou o proprietário do imóvel ou seu possuidor observem as normas capazes de dotar de acessibilidade as edificações destinadas ao uso público.

Art. 2º. Fabricar ou adaptar, depois de notificado administrativamente, veículos automotores de uso coletivo, em desacordo com as normas de acessibilidade previstas em lei e em normas técnicas editadas por órgão ou entidade competente.

Pena: reclusão, de dois a quatro anos e multa.

§ 1º. Aplicam-se aos fatos definidos neste artigo as disposições dos §§ 1º e 2º do artigo anterior.

§ 2º. Incorre nas penas previstas neste artigo quem impedir ou criar embaraços para que o fabricante, o responsável pela fabricação ou o proprietário de empresa de viação observem as normas de acessibilidade relacionadas a veículos automotores.

Art. 3º. Deixar, após notificação do órgão competente, o administrador público, o proprietário ou o possuidor de bem imóvel particular, de, mediante construção, ampliação ou reforma, prover de acessibilidade:

I – as calçadas, as praças e o passeio público.

II – os balneários e suas orlas.

III – os aeroportos, portos e trapiches.

IV – as paradas ou as estações para embarque e desembarque de veículos automotores usados no transporte coletivo, inclusive o metroviário.

V – os balcões de atendimento ao público.

VI – os semáforos, os telefones públicos, as caixas eletrônicas ou comuns de bancos e de postagem de correspondência.

Pena: reclusão, de dois a quatro ano e multa.

§ 1º. Aplicam-se a este artigo o disposto nos §§ 1º e 2º do art. 1º desta lei.

§ 2º. Impõem-se as penas previstas neste artigo a quem impedir ou criar embaraços, para que o administrador público, o proprietário ou possuidor de bem imóvel particular implante as condições de acessibilidade nos equipamentos ou elementos do mobiliário urbanos acima enumerados.

§ 3º. Ficam isentos de pena os administradores públicos que, comprovadamente, não dispuserem de recursos financeiros para os fins previstos neste artigo.

§ 4º. Aplica-se o parágrafo anterior, no caso de, comprovadamente, o proprietário ou o possuidor do bem imóvel particular não dispuser de recursos financeiros para a promoção da acessibilidade prevista neste artigo.

Vale salientar que a criação ora proposta não esbarra na existência das figuras típicas constantes do art. 8º da Lei Federal nº 7.853, de 24.10.1989, pois abrangem fatos que dizem respeito a matérias diversas, ou seja, a condutas impeditivas ou retardatárias do ingresso das pessoas com necessidades especiais no mercado de trabalho, na escola, de receberem tratamento de saúde ou, ainda, de embaraçar o acesso à Justiça em prol dessas pessoas, o que não se confunde com condutas humanas impeditivas de acessibilidade no ambiente físico-estrutural e locomoção mediante transporte coletivo.

Por outro lado, os tipos penais a serem criados ensejarão a adoção do sistema de penas substitutivas, em consonância com os arts. 43 a 48 do Código Penal, que permite que as penas privativas da liberdade concretizadas em sentenças sejam

substituídas pelas penas restritivas de direitos: prestação pecuniária, perda de bens e valores, prestação de serviço à comunidade ou a entidades públicas, interdição temporária de direitos e limitação de fim de semana. Na mesma direção, também, afigura-se admissível a flexibilidade da pena de multa substitutiva, na forma do art. 60, § 2º, do Estatuto Penal, quando a pena privativa da liberdade imposta em sentença não ultrapassa o *quantum* de 6 (seis) meses.

Como requisitos para a utilização desse sistema, exige-se que a pena privativa da liberdade aplicada na sentença não ultrapasse de 4 (quatro) anos, em sendo doloso o crime, como o é cada um dos tipos acima propostos, e que o réu não seja reincidente em crime doloso, bem como que a sua culpabilidade, os antecedentes, a conduta social, a personalidade, os motivos e as circunstâncias do fato delituoso funcionem como indicadores de que a substituição por pena restritiva de direitos será suficiente para a recuperação do infrator, como prevê o art. 44, I, II e III, do Código Penal Brasileiro.

Conforme as características do caso concreto, se a pena privativa da liberdade imposta ao réu for de, até, 1 (um) ano, a substituição poderá ser operacionalizada por pena de multa ou por uma pena restritiva de direitos; se aquela pena for além de 1 ano e até 4 anos, sendo doloso o delito, como acontece com os propostos acima, a substituição poderá ser feita por uma pena de multa cumulativa com uma pena restritiva de direitos ou, ainda, por duas penas restritivas de direitos, segundo permite o art. 44, § 2º, da Lei Penal.

Vê-se, assim, que se colimará a um balanceamento entre a busca de efetividade dos direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais e a busca de sanção às condutas contrárias e vulnerantes dos preditos direitos. Se, de um lado, é mister que os mencionados direitos sejam reconhecidos, protegidos e concretizados, para que as mencionadas pessoas tenham materializada a sua igualdade com os seres humanos não acicatados por limitações orgânicas e psíquicas, por outro lado, afigura-se impostergável que a punibilidade das pessoas que violarem os preditos direitos não atrite com os direitos humanos. Objetiva-se preservar, enfim, a acessibilidade das pessoas que enfrentam desvantagens em face das estruturas físico-ambientais e, também, a liberdade dos violadores dos direitos

daquelas, somente deles suprimindo-a, quando os outros mecanismos não prosperarem o bastante para a efetividade dos direitos de acessibilidade e locomoção das referidas pessoas.

Dessarte, deve a lei que definir os tipos penais propostos ressaltar que as penas somente serão impostas aos infratores que não atenderem aos demais mecanismos de efetividade dos pré-falados direitos, ou seja, se usarem de expedientes evasivos ou protelatórios para o cumprimento dos éditos emanados dos juízos que julgarem a ação civil pública, a ação civil ordinária e o mandado de segurança, não os cumprindo e retardando o seu cumprimento e, por isso, inviabilizando os direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais. Daí que da lei deve constar o seguinte dispositivo:

Art. 4º. Não se pune o infrator que, por força de liminar ou em cumprimento à sentença transitada em julgado, dotar de acessibilidade o bem imóvel destinado ao uso público, o veículo automotor destinado ao transporte coletivo, de sua propriedade, ou sobre o qual tenha a posse ou, ainda, assim os equipamentos ou mobiliários urbanos.

6.3 PROPOSTAS DE IMPLEMENTAÇÃO FINANCEIRA

Propõe-se, também, que, a título de implementação financeira, haja previsão de dotações orçamentárias por parte da União, Estados, Distrito Federal e Municípios, nos orçamentos anuais, para tornarem acessíveis os imóveis de sua propriedade ou que estejam sob sua responsabilidade ou administração e se destinem ao uso público.

Formulam-se, igualmente, propostas de estimulação de natureza tributária, por via de isenções, destinadas aos contribuintes da esfera privada, para dotarem de acessibilidade os imóveis de sua propriedade, bem como aos fabricantes de veículos relacionados ao transporte coletivo e aos que explorem esse ramo de atividade, com o propósito de que adquiram ou renovem frotas que possam ser utilizadas por pessoas com necessidades especiais.

6.3.1 Dotações orçamentárias

No rol das propostas destinadas a que as normas jurídicas sobre acessibilidade e locomoção surtam o efeito concreto desejado, como vieses de inclusão social das pessoas com necessidades especiais, mediante eliminação de barreiras arquitetônicas e oferta de elementos de urbanização e mobiliário urbano, se inclui a de que os orçamentos públicos façam previsões para essas finalidades.

Na formulação dessa proposta, leva-se em consideração a perspectiva de que os orçamentos servem como alicerces para o condicionamento material, uma das três dimensões dos direitos humanos (CASTELLANOS; TERURÓ, 1999, p. 168). Além de viabilizarem essa dimensão, são instrumentais idôneos de deflagração de políticas públicas.

Em virtude dessa característica, prestam-se para implementar a política pública de materialização dos direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais. Tal política é consistente na eliminação ou adaptação de barreiras arquitetônicas em edifícios de propriedade estatal ou de propriedade particular que estejam sob a posse do governo, no desempenho dos serviços que lhe são inerentes, mas destinados ao uso público. Distende-se essa política aos equipamentos públicos e mobiliários urbanos, com a implantação ou a conservação de rotas livres nos passeios públicos, no que se compreendem calçadas acessíveis ou pisos antiderrapantes etc., ou de instrumentos tais como semáforos sonorizados, afora outros ingredientes que permitam que pessoas acometidas das mais diversas deficiências orgânicas, ou mesmo, psíquicas ou incapacidades, usufruam de circulação no meio ambiente.

Serve, ainda, essa política para a criação de oportunidades sociais que, como se infere do que ensina Sen (2000, p. 56), são disposições que a sociedade estabelece em diversas áreas e que influenciam, para que o indivíduo viva melhor, além de se constituírem em facilidades importantes não apenas para a conduta da vida privada, mas também para a participação mais efetiva em atividades econômicas e

políticas¹⁴⁵. Como, aliás, sintetiza o mencionado autor, a “criação de oportunidades sociais contribui diretamente para a expansão das capacidades humanas e da qualidade de vida” (SEN, 2000, p. 170) . A iniciativa para a existência de política pública voltada ao surgimento das referidas oportunidades, conforme entende Sen (200, p. 95), corresponde a uma necessidade e é de grande importância, em países em desenvolvimento, salientando que, no âmbito destes, o amplo compartilhamento daquelas “possibilitou que o grosso da população participasse diretamente do processo de expansão econômica”.

Como resultante de política pública de tal jaez, isto é, da que promova e realize a eliminação ou a adaptação de barreiras arquitetônicas, as pessoas com necessidades especiais passarão a ter mais liberdade, no sentido de se movimentar no espaço público ou destinado à afluência do público ou, por outro modo de dizer, passarão a ter mais capacidade nos moldes em que a concebe Sen (2000, p. 95), para quem a “capacidade’ [capability] de uma pessoa consiste nas combinações alternativas de funcionamentos cuja realização é factível para ela”, elucidando que esses funcionamentos refletem “as várias coisas que uma pessoa pode considerar valioso fazer ou ter”, para desfechar que “a capacidade é um tipo de liberdade: a liberdade substantiva de realizar combinações alternativas de funcionamento (ou, menos formalmente expresso, a liberdade para ter estilos de vida diversos)”.

Se, assim, o é, indubioso resulta o pressuposto de que os orçamentos públicos são de suma importância para, em nome de uma política pública específica, servirem de sustentáculo ao condicionamento material, enquanto dimensão dos direitos humanos, particularmente, os relacionados à acessibilidade e à locomoção das pessoas com necessidades especiais.

Vislumbra-se, portanto, o reforço da presente proposta, no sentido de haver dotações orçamentárias, para que, em conseqüência, haja a efetividade das normas relacionadas à acessibilidade e à locomoção das pessoas com necessidades especiais.

¹⁴⁵ O autor assim se expressa: “Oportunidades sociais são as disposições que a sociedade estabelece nas áreas de educação, saúde etc., as quais influenciam a liberdade substantiva de o indivíduo viver melhor. Essas facilidades são importantes não só para a conduta da vida privada (como por exemplo levar uma vida saudável, livrando-se de morbidez evitável e da morte prematura), mas também para uma participação mais efetiva em atividades econômicas e políticas”.

Essas dotações devem ser sempre previstas, nos termos ora propostos, nos orçamentos da União, em todos os anos, em atendimento, inclusive, ao que prevê o art. 22 da Lei nº 10.098, de 19.12.2000, ao ter instituído “o Programa Nacional de Acessibilidade, com dotação orçamentária específica”, e ao disposto no art. 67 do Decreto nº 5.296, de 02.12.2004, que, regulamentando aquela lei, estabelece que o aludido programa integrará os planos plurianuais, as diretrizes orçamentárias e os orçamentos anuais.

Devem, igualmente, ser alocadas nos orçamentos anuais de todos os 26 Estados, do Distrito Federal e também, de todos os municípios brasileiros. No Pará, obviamente, essa previsão deve constar de seu orçamento anual, bem como dos orçamentos anuais de seus 143 (cento e quarenta e três) municípios, principalmente dos 84 (oitenta e quatro) que estão obrigados a ter plano diretor, nos termos do art. 182, § 1º, da Constituição Federal.

No município de Belém, capital do Estado do Pará, por exemplo, nos moldes ora propostos, o orçamento de cada ano deverá contemplar o Programa Municipal de Eliminação de Barreiras Arquitetônicas, Urbanísticas, de Transporte e de Comunicação, inclusive para financiamento de programas especiais com essa finalidade, nos termos do art. 21, *caput* e parágrafo único, da Lei nº 8.068, de 28.05.2001.

Arremate-se que o que se propõe é que essas dotações devem ser, obrigatoriamente, previstas nos orçamentos de todos os referidos entes governamentais, nos níveis federal, estadual e municipal, em todos os anos, sem interrupção, para que a acessibilidade e a locomoção se tornem plenas, acompanhando as sucessivas gerações.

Mister se faz que a presente proposta não seja travada pela **reserva do possível** que, em síntese, consiste na limitação de recursos econômicos para o atendimento de necessidades, o que se projeta sobre a realização de direitos, que assim não podem perpassar da previsão normativa para a dimensão concreta. Caracteriza-se, portanto, essa **reserva** pela limitação de recursos, diante do volume das necessidades que por eles deveriam ser providas, espalhando-se essa contingência sobre a implementação de direitos, não bastando sua previsão impositiva na lei para

serem concretizados, na prática, em prol dos seus destinatários por força de prestação positiva do Estado.

Como bem destaca Barcellos (2002b, p. 236), “pouco adiantaria, do ponto de vista prático, a previsão normativa ou a referida técnica hermenêutica se absolutamente não houver dinheiro para custear a despesa gerada por determinado direito subjetivo”.

Na verdade, trata-se, aí, de uma teoria transplantada da jurisprudência do Tribunal Constitucional Federal da Alemanha, para o qual as prestações positivas do Estado “estão sujeitas à reserva do possível no sentido daquilo que o indivíduo, de maneira racional, pode esperar da sociedade”, como se depreende das alusões a esse respeito, procedidas por Krell (2002, p. 52 e 54), sustentando que “a discussão europeia sobre os limites do Estado Social a redução de suas prestações e a contenção dos respectivos direitos subjetivos não pode absolutamente ser transferida para o Brasil, onde o Estado Providência nunca foi implantado”.

A solução, em tais circunstâncias, é estabelecer metas prioritárias e objetivas fundamentais, para serem atendidas, com o fito de evitar que a reserva do possível torne impossível a realização dos direitos conquistados e previstos no ordenamento jurídico, incluindo-se, entre aquelas prioridades, a promoção e a preservação da dignidade da pessoa humana, como ressalta Barcellos (2002b, p. 241), donde se afigurar plausível o entendimento de que, sob a égide desse princípio, devam ficar inalcançáveis pelos diâmetros da reserva do possível os direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, não se olvidando, em abono disso, que a concretização desses direitos, mediante a eliminação ou a adaptação de barreiras arquitetônicas, representa o mínimo existencial, para que os seres humanos, com aquelas singularidades, tenham vida plena de participação em todos os setores da sociedade.

Com vistas a que esses direitos especificamente fiquem infensos à **reserva do possível**, devem os orçamentos nas esferas federal, estadual e municipal fazer a previsão dos recursos em volume compatível com as despesas exigidas para a eliminação ou a adaptação das barreiras arquitetônicas nos edifícios de propriedade da administração pública ou mantidos sob sua responsabilidade, assim para a implantação de equipamentos e elementos do mobiliário urbano acessíveis ou, ainda, para a

adequação de pontes, trapiches, aeroportos, terminais de ônibus etc., de modo que o acesso aos meios de transporte coletivo seja viabilizado em prol daquelas pessoas.

Imprescindível é que, desse modo, sejam esses direitos não atingidos pela **reserva do possível**, pois a consecução desse mínimo existencial deve ser assegurada pelo Estado, de vez que o trabalho desse ente não se limita a tutelar determinados direitos fundamentais, no plano normativo, mas o de atuar por meio de medidas positivas, buscando promover condições para que a igualdade e a liberdade se tornem efetivas, de maneira que haja a remoção de obstáculos impeditivos da plenitude do exercício desses direitos e, além disso, a facilitação para que os cidadãos participem da vida política, econômica e cultural de seu país, como professa Ordoñez (apud MAGALHÃES, 1994, p. 44)¹⁴⁶.

Há de se encarecer, portanto, que os orçamentos da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios, sem exceção, contemplem dotações vinculadas à política pública de eliminação de barreiras arquitetônicas ou de adaptação destas, nas edificações que esses entes disponibilizarem ao público e nas estruturas relacionadas aos meios de transporte coletivo, assim também de providências, para que os espaços públicos sejam integrados de equipamentos e mobiliários adequados aos perfis antropométricos das referidas pessoas, em consonância com as premissas do desenho universal, sem que os poderes constituídos, notadamente, o Executivo, o Legislativo e o Judiciário, no âmbito de suas competências, admitam que as aludidas dotações sofram as restrições ameaçadoras da reserva do possível, mas, ao contrário, façam com que fiquem protegidas ou **blindadas** (usando a expressão em voga), em face dessa medida, devendo ser levado em alta conta, para tanto, que os direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais têm, para estas, a significação de um mínimo existencial e estão sob o amparo do princípio da dignidade da pessoa humana.

¹⁴⁶ Magalhães afirma que Ordoñez ressalta a necessidade de ocorrer a “função promocional do direito”, que é “onde, através de medidas positivas, se buscaria promover condições para que a igualdade e liberdade fossem efetivas, removendo obstáculos que impedissem a plenitude do exercício destes direitos e facilitasse a participação dos cidadãos na vida política, econômica e cultural de um país”.

6.3.2 Estímulos de natureza tributária

Não pode exigir a lei seu cumprimento no tocante à acessibilidade que prevê em relação a edificações privadas e a veículos destinados ao uso coletivo, aquelas e estes, bem assim aos elementos de urbanização e do mobiliário urbano, sem acenar com estímulos para que os jurisdicionados do Estado adotem as condutas descritas na norma, em favor do acesso e locomoção das pessoas com necessidades especiais.

Assim, o mecanismo de estimulação se afigura como eficiente meio de cooptar a adesão dos destinatários das referidas normas. Nessa direção, os estímulos de natureza fiscal instam ser considerados.

Um desses estímulos é a isenção de tributos, o que, no caso de construção ou adaptação de calçadas, guias de rebaixamento, rampas, marquises, toldos e arborização, poderia funcionar na realização do cálculo do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), de competência dos municípios, na forma do art. 156, I, da Constituição Federal. Do referido tributo poderiam ficar isentos os contribuintes, de acordo com lei que, em cada município, estabelecesse, por exemplo, isenção entre 15% e 25% sobre o valor venal do imóvel, no exercício anual, desde que, sob a responsabilidade daqueles fossem, efetivamente, construídos ou adaptados aqueles equipamentos ou elementos do mobiliário urbano. A possibilidade de haver essa isenção se esteia no art. 175, I, do Código Tributário Nacional (CTN), no que respeita ao IPTU.

Como suporte para reflexão no sentido de que essa proposta é factível, no município de Belém, a Lei nº 7.709, de 18.05.1994, prevê, no art. 37, c/c o art. 34, os seguintes percentuais de isenção do IPTU concernente aos imóveis tombados historicamente: 100% para os mantidos arquitetonicamente íntegros; 75% para os parcialmente modificados; e 10% para os de acompanhamento. À luz disso, pode-se advogar que é palatável a proposta, nos moldes acima expostos, para que a isenção desse tributo seja adotada para estimular os seus contribuintes a proporcionarem acessibilidade aos imóveis, tombados ou não para o patrimônio histórico, mediante a implementação adequada dos referidos equipamentos e elementos do mobiliário urbano.

A propósito do instituto da isenção, vale salientar que Martins (1984, p. 134) a considera um “expresso favor legal”. Na concepção de Nogueira (1980, p. 171-172)

é a dispensa do pagamento do tributo devido, feita por disposição expressa da lei e por isso mesmo excepcionada da tributação”, [completando que] sendo uma dispensa do pagamento devido [...] é uma parte excepcionada ou liberada do campo da incidência, que poderá ser aumentada ou diminuída pela lei, dentro do campo da respectiva incidência.

O instrumento regulador da isenção é sempre a lei (NOGUEIRA, 1980, p. 174), consoante o princípio da legalidade tributária, sendo claro, nesse sentido, o art. 176 do Código Tributário Nacional (CTN) (DENARI, 1990, p. 193). Competente para concedê-la é o ente estatal que pode instituir o tributo a ele relacionado. No caso do IPTU, esse ente é o município. Daí entender-se que, no Estado do Pará, estão investidos dessa competência os seus 143 municípios e, por lógico, para o desempenho da atividade concernente à isenção desse imposto.

Cogita-se, para efeito dessa estimulação, que seja implementada a isenção especial¹⁴⁷, isto é, a que depende de requerimento da parte interessada que satisfaça a todos os requisitos legais para sua obtenção, como prevê o art. 179 do CTN. Será uma isenção bilateral ou contratual, pois sua outorga se dá pelo poder público, mediante uma contraprestação (DENARI, 1990, p. 196). Além disso, deve ser por prazo certo e condicional, o que permite que prevaleça e o contribuinte beneficiado a usufrua durante o tempo em que cumprir a condição exigível, que é a de tornar acessível o passeio público, conforme se desdobra do art. 178 do Código Tributário Nacional, segundo se depreende do que leciona Nogueira (1980, p. 176)¹⁴⁸. *In casu*, essa condição seria a de o contribuinte tornar acessível o passeio público.

Não apenas isso, pois a proposta ora formulada pode ser considerada estimulante a que os proprietários de edifícios ou prédios particulares destinados ao uso público, abertos, portanto, ao fluxo de pessoas, abrangendo as que tenham necessidades especiais, venham a tornar esses imóveis plenamente acessíveis, tanto em sua comunicação com os ambientes externos, como em sua comunicação interna,

¹⁴⁷ Denominação enunciada por Nogueira (1980, p. 176).

¹⁴⁸ O autor afirma: “Quando a lei fixa prazo e condição, o legislador está reconhecendo que enquanto o contribuinte cumpre a condição e o prazo não se esgote, coexistem os fundamentos de interesse público que justificaram a isenção concedida ao titular e portanto integrado como direito subjetivo seu este direito à exclusão do crédito tributário”.

por meio de corredores, elevadores, escadas, sanitários etc., do modo como preconizam a Lei Federal nº 10.098, de 19.12.2000, e as normas expedidas pela ABNT e por outros órgãos ou entidades competentes para estabelecê-las. Conseqüentemente, o instituto da isenção tributária poderá funcionar como fator preponderante para que, na construção, reparo ou adaptação dos referidos imóveis, seus proprietários ou possuidores sejam estimulados a observar os regramentos de acessibilidade.

No que tange à fabricação de veículos automotores de uso coletivo, para se caracterizarem, devidamente, acessíveis às pessoas com necessidades especiais, os fabricantes poderiam ser estimulados com a redução de alíquotas do Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI), de competência da União, como estabelece o art. 153, IV, da Constituição Federal. Para serem estimulados a adaptar os veículos desse porte, as empresas poderiam ser aquinhoadas, também, com redução das alíquotas incidentes sobre o valor dos ingredientes (plataformas etc.) necessários a essa adaptação. A base jurídica, para se erigir a possibilidade de redução das alíquotas do IPI, é representada pelo que dispõe o art. 153, § 1º, da Carta Federal.

Particularmente, no que se refere a uma política tributária de impulso da acessibilidade nos meios de transporte, o art. 45, I e II, e parágrafo único, do Decreto nº 5.296, de 02.12.2004, regulamento das Leis Federais nºs 10.048, de 08.11.2000, e 10.098, de 19.12.2000, estabelece que, à luz de estudos e pesquisas sobre o impacto orçamentário e financeiro, de acordo com o art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 04.05.2000, o poder público poderá verificar a viabilidade de redução ou isenção de tributos para importação de equipamentos que não sejam produzidos no país, necessários ao processo de adequação do sistema de transporte coletivo, desde que não existam similares nacionais e, ainda, para fabricação ou aquisição de veículos ou equipamentos destinados aos sistemas de transporte coletivo (BRASIL, 2004).

Esses estímulos servirão para a preservação do mínimo existencial, que é considerado como a parcela mínima das condições materiais que se afigura indispensável à sobrevivência do homem¹⁴⁹. Isso se pode verificar quanto aos estímulos relacionados ao IPTU, de vez que os proprietários de imóveis terão

¹⁴⁹ O mínimo existencial tem esse atributo, segundo Ricardo Lobo Torres, como ensina Barcellos (2002b, p. 31).

preservado esse mínimo, em virtude de isenção ou redução de alíquotas e, sem embargo disso, usando as vantagens financeiras decorrentes desses mecanismos fiscais, adquirirão material para a preparação e a adaptação de calçadas, guias de rebaixamento, rampas, marquises, toldos e arborização, em respeito às normas de acessibilidade. Do mesmo modo, os estímulos relacionados ao IPI se evidenciarão em termos de proporcionar a preservação do mínimo existencial, pois permitirão que o fabricante mantenha incólumes os preços dos veículos coletivos, sem embutir no valor venal a parcela correspondente a uma alíquota maior e, também, que o leque de vantagens se amplie, para que, a menores custos, os proprietários dos mencionados instrumentos de transporte adquiram as peças adaptativas destes.

Vale, nesse passo, intercalar a afirmação de Torres (2003, p. 1-2), quando alude à existência de uma “proteção negativa contra a incidência de tributos sobre os direitos sociais mínimos de todas as pessoas” [e de uma] “proteção positiva consubstanciada na entrega de prestações estatais materiais em favor dos pobres”, para transmudá-la, *mutatis mutandis*, em duas perspectivas, quais sejam, a primeira, a de proteção negativa a afastar a cobrança ou o crédito tributário dos impostos, mediante o uso da isenção, para que o contribuinte possa, sem sobrecarga de sua capacidade contributiva, concorrer, para que as pessoas com necessidades especiais tenham garantida a acessibilidade nos espaços públicos, nos edifícios de destinação à afluência pública e nos veículos colocados em circulação a fim de atender à demanda de transporte coletivo, e a segunda, a de colaborar assim, para que o Estado execute prestações positivas em favor das referidas pessoas.

Assumindo essa postura, de promover políticas fiscais, condicionando-os a que os contribuintes ajudem na tarefa de oferecer acessibilidade nos ambientes a serem buscados pelas pessoas com necessidades especiais, o Estado brasileiro corresponderá à preconização de Castellanos e Terruró (1999, p. 186-188), no que diz respeito ao condicionamento material para a concretização dos direitos humanos, pois disponibilizará, como resultado de isenção tributária ou redução de alíquotas concernentes àqueles impostos, meios financeiros, para que os destinatários das normas regentes da acessibilidade possam torná-las plenas, mediante a construção ou adaptação de imóveis, equipamentos ou mobiliários urbanos, ou fabricação e, também,

adaptação de veículos inerentes ao transporte coletivo. Estará, ainda, seguindo a trilha do Estado do Bem-Estar, cujo objetivo principal é o de garantir a igualdade de oportunidades, como lembra Cruz (2003, p. 165).

6.4 PROPOSTAS DE ESTRUTURAÇÃO E PARTICIPAÇÃO

Propõe-se que, em termos de urbanização com vezos de acessibilidade, esta seja contemplada no plano diretor de cada município brasileiro obrigado a elaborá-lo por ter mais de 20.000 (vinte mil) habitantes.

Outras propostas de grande importância são as de criação de órgãos públicos diretivos e colegiados e as de participação de entidades e organismos representativos da sociedade, para haver estrutura da administração pública e engajamento social, com o objetivo de concretizarem a acessibilidade e locomoção das mencionadas pessoas.

6.4.1 Implementação por meio do plano diretor

A proposta que aqui se faz é a de que o plano diretor seja plenamente utilizado para que se concretizem a acessibilidade e a locomoção das pessoas com necessidades especiais.

Inspira-se essa proposta na natureza finalística do plano diretor, ou seja, de que é instrumento básico que funciona como desencadeador da política de desenvolvimento urbanístico e, também, serve como instrumento basilar do planejamento urbano do município, além de competir-lhe traçar os limites, as faculdades, as obrigações e as atividades concernentes aos particulares, na qualidade de proprietários urbanos (SAULE JÚNIOR, 1998, p. 56).

Deduz-se, então, que o plano diretor é instrumento canalizador da política urbana que, conforme a oração do art. 182, *caput*, da Constituição Federal, objetiva ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, as quais, interpretadas, necessariamente, como interesses difusos, compreendem o acesso de todos os moradores a diversos direitos, tais como moradia,

equipamentos e serviços urbanos, transporte público, saneamento básico, saúde, educação, cultura, esporte e lazer (SAULE JÚNIOR, 1998, p. 51). Nessa direção, o art. 2º da Lei nº 10.257, de 10.07.2001, o Estatuto da Cidade, enuncia como diretriz geral da referida política a garantia do direito a cidades sustentáveis, abrangendo este a exigibilidade de infra-estrutura urbana, transporte e serviços públicos, trabalho e lazer, para as presentes e as futuras gerações e a oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais.

Notória é a matiz de igualdade material a envolver essa diretriz geral, o que se entende a partir do conjunto de exigências alhures enumeradas, pois todas se voltam para os habitantes dos municípios, sem que qualquer desses entes humanos possa ser excluído, pois todos, tenham ou não limitações causadoras de necessidades especiais, devem ser beneficiados com os serviços capazes de tornar as cidades sustentáveis e propiciadoras do uso da propriedade urbana para o bem coletivo, a segurança, o bem-estar dos cidadãos e o equilíbrio ambiental, como permitem interpretar os arts. 1º, parágrafo único, e 2º do Estatuto da Cidade.

A igualdade que aí se vislumbra é a de os municípios, por suas administrações, conferirem igualdade de oportunidades ou de chances a todas as pessoas que neles habitam, inclusive os que apresentam singularidades representadas por deficiências ou incapacidades orgânicas, para que vençam as situações de desvantagem com que se deparam no ambiente físico-estrutural. Essa igualdade, como explica Correia (1997, p. 427), se constitui, segundo Scholler,

[...] na base de uma nova concepção do princípio da igualdade como tarefa fundamental da Administração, [o qual afirma:] Igualdade de 'chances' neste sentido é igualdade dos cidadãos uns perante os outros, nas perspectivas da segurança da vida, da formação profissional, do acesso à universidade e às demais instituições do ensino superior e de outras semelhantes.

A igualdade assim colimada, com sua densidade material e não simplesmente formal, mediante a realização das funções sociais da cidade, tornando-a sustentável, em benefício de todas as pessoas, para que gozem de bem-estar e

progresso, serve para a realização da justiça social¹⁵⁰, que consiste no bem-estar de toda a sociedade¹⁵¹ ou na satisfação de todas as exigências e necessidades sociais (CASTAN TOBEÑAS, 1966, p. 43).

Conseqüentemente, sob todo esse revestimento igualitarista, afigura-se o plano diretor como receptáculo idôneo da ideação de que os equipamentos urbanos, tais como ruas, praças, áreas livres em geral ou espaço urbano aberto¹⁵² sejam construídos ou adaptados, de acordo a acessibilidade estabelecida pela Lei nº 10.098, de 19.12.2000, e o Decreto nº 5.296, de 02.12.2004, em tudo observado o que dispõem as normas da ABNT e outras de natureza técnica sobre a matéria de acessibilidade. Em obediência a estas, deve, também, prever quanto à circulação de veículos automotores, bem como acerca da circulação dos metrô e trens, utilizados no transporte coletivo.

Assim sendo, em razão mesmo dessa ideação, vislumbra-se o plano diretor como instrumento capaz de determinar que os equipamentos públicos e os meios de transporte se norteiem pelo desenho universal que, de acordo com as palavras de Prado, expressando como o concebe Wright (2001 apud PRADO, 2003, p. 2), tem o significado de “desenho de produtos e ambientes para serem utilizáveis por todas as pessoas, no limite do possível, sem a necessidade de adaptação ou desenho especializado” ou, como leciona Ribeiro (2005, p. 199), é o que tem, entre seus princípios básicos, os de “acomodar amplamente diferenças antropométricas” [e] “adequar ambientes e produtos para que sejam mais compreensíveis”, inclusive em favor de pessoas com perdas visuais ou auditivas, para isso criando soluções especiais por meio de cores vibrantes, sinais táteis e sonoros.

À vista disso, plausível se afigura a proposição ora formulada, para que seu uso se faça, efetivamente, pelos municípios como instrumento legal capaz de suprir a carência de acessibilidade e locomoção das pré-mencionadas pessoas, levando-se em

¹⁵⁰ Consoante o entendimento de Correia (1997, p. 408): “Pela nossa parte, entendemos que a concepção da igualdade jurídica como uma igualdade efectiva e real dos cidadãos corresponde ao sentido hodierno do Estado de Direito Social, cuja missão fundamental é realizar a justiça social”.

¹⁵¹ Como a entende Oliveira (1999, p. 105).

¹⁵² Segundo enumeração feita por Ribeiro (2005, p. 174).

conta que se presta ao equacionamento de solução para o que Saule Junior (1998, p. 33) chama de “problemas urbanos diversos”.

Dessa maneira, propugna-se que contemple a matéria concernente à acessibilidade e à locomoção, para que esta se concretize nos 1.740 municípios brasileiros que, a partir de previsão nas leis orgânicas, estão obrigados a editá-lo, por terem mais de 20.000 (vinte mil) habitantes, como estipula o art. 182, § 1º, da Carta Federal, o que se torna mais premente em virtude de apenas 80 (oitenta) municípios brasileiros o terem instituído (CAMPANHA ..., 2006). No Estado do Pará, 84 (oitenta e quatro) do total de 143 (cento e quarenta e três) municípios estão, assim, obrigados (CIDADES ..., 2006) ¹⁵³.

O que ora se propõe independe da atribuição de responsabilidade (CAMPANHA ..., 2006) aos administradores que não providenciarem o plano diretor, de maneira que seja aprovado pela Câmara Municipal até outubro de 2006, ou seja, o que se pretende é que haja a manifestação de vontade política, no sentido de que o referido instrumento legal venha a ser adotado como reflexo de uma cultura voltada a proporcionar acessibilidade e locomoção às pessoas que tenham limitações caracterizadoras de deficiência, incapacidade ou mobilidade reduzida.

Devem, pelo menos nos tempos mais atuais, as municipalidades aproveitar a oportunidade ensejada pela Campanha Nacional “Plano Diretor Participativo – Cidade de Todos”, que, promovida pelo Ministério das Cidades, desde maio de 2005, disponibiliza R\$ 55.000.000,00 (cinquenta e cinco milhões de reais), além de apoio técnico, como incentivo para a elaboração de seus planos diretores¹⁵⁴.

Ao fazer a presente proposta, tem-se em mira a sua factibilidade, ou seja, o plano diretor depende apenas de, no mundo realístico, haver implementação do conjunto de normas previstas nas Constituições Federal e Estaduais, e nas Leis Orgânicas Municipais, pois se presta ao objetivo de prever a eliminação de barreiras arquitetônicas e a implantação do mobiliário urbano, como benesse àquelas pessoas.

¹⁵³ Como noticiado em Cidades ... (2006), no Pará, mais de 80 municípios vão participar da campanha que apóia ações para o crescimento.

¹⁵⁴ Conforme a matéria Campanha Nacional ... (2006). Os mencionados recursos provêm dos Ministérios da Cidade, do Turismo, do Meio Ambiente, da Cultura, da Ciência e Tecnologia, da Fazenda e da Integração Nacional.

Como demonstrativo dessa afirmação, pode-se averbar que a Constituição do Ceará determina, nos termos do art. 290, VI e VII, que o plano diretor deve prever a eliminação das referidas barreiras tanto nos logradouros e edifícios de uso público como nos terminais rodoviários, ferroviários, metroviários, aeroviários e portuários e, também, nos veículos de transporte coletivo, além de exigir que, para a liberação de toda e qualquer obra pública, haja a observância de requisitos, tais como os de banheiros adaptados, rampas e indicações em Braille ou em alto-relevo.

Justapondo-se àquela previsão constitucional, a Lei Orgânica do Município de Fortaleza estabelece, no art. 149, VI, que a política de desenvolvimento urbano assegure “às pessoas portadoras de deficiência, o livre acesso a edifícios públicos e particulares de frequência aberta ao público, a logradouros públicos e ao transporte coletivo”.

Por sua vez, a Lei nº 7.061, de 16.01.1992, do referido município, instituidora do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano, estatui, no art. 1º, XI, entre as diretrizes gerais da política urbana, “o incentivo à remoção de barreiras arquitetônicas e desenho universal, com gradual ação de soluções de acesso ao transporte coletivo aos espaços de uso público, as edificações gerais e a implantação de sinalização apropriada”, para a inserção social daquelas pessoas e, no art. 20, XXII, entre as macrodiretrizes do referido Plano, a de “assegurar às pessoas portadoras de deficiência física acesso aos logradouros e edificações públicas (escolas, teatros, bancos, áreas de lazer etc.), possibilitando a existência de via adaptada em todos os locais públicos”.

Ora, a maneira como o plano diretor do referido município trata a questão relacionada à acessibilidade e à locomoção das pessoas com necessidades especiais merece ser destacada como um paradigma para outros municípios brasileiros.

Ante esse exemplo, robustece-se a proposta ora trazida a lume, sendo plausível acrescentar que há possibilidade de ser perfeitamente seguido pelos municípios que integram o Estado do Pará.

É a perspectiva que se tem a partir de que a Constituição do mencionado Estado, no art. 236, §§ 1º e 10, depois de prever que o município deve considerar, na elaboração do plano diretor, os aspectos físicos, econômicos e sociais da totalidade de seu território, determina que a política urbana “deve garantir às gestantes e pessoas

portadoras de deficiência facilidade de acesso aos bens e serviços coletivos, inclusive nos meios de transportes e locais públicos e privados, com a eliminação de [...] obstáculos arquitetônicos”.

É, por extensão, o que, no âmbito do mesmo Estado, se observa em relação ao município de Belém, que, como consta de sua Lei Orgânica, art. 115, no capítulo da política urbana, tem competência para assegurar às pessoas com deficiência física, sensorial ou mental, facilidade de acesso aos imóveis, lugares e veículos destinados ao público. O Plano Diretor atual do referido município, consubstanciado na Lei nº 7.603, de 13.01.1993, não cogita dessa matéria (BELÉM, 1990).

Mede-se, também, aquela possibilidade, com base na Lei Orgânica do Município de Ananindeua, a qual, no art. 116, VII, preceitua que, sob o pálio da política urbana, a promoção ao desenvolvimento urbano, que, como se sabe, é objeto do plano diretor, abrange a “garantia de acesso adequado ao portador de deficiência, aos bens e serviços coletivos, logradouros e edifícios públicos, bem como às edificações destinadas ao uso industrial, comercial e de serviço residencial multifamiliar” (ANANINDEUA, 1990).

Outro aceno dessa viabilidade se encontra na Lei Orgânica do Município de Marituba, a qual, no art. 120, determina constar, no plano diretor, “programa de [...] equipamentos urbanos e comunitários”, enquanto no art. 138, sob a égide da política urbana, está previsto que se “assegurarão às pessoas portadoras de deficiência física, sensorial ou mental, facilidade de acesso a edifícios, logradouros públicos e transportes coletivos, inclusive determinando sinalização específica” (MARITUBA, 2002).

Havendo essas previsões nas leis de organização dos municípios, o passo subsequente é a edição dos respectivos planos diretores, com a inclusa previsão de acessibilidade e locomoção em prol das pessoas com necessidades especiais.

E, assim por diante, nos demais municípios.

A partir da previsão, em sua Lei Orgânica, o município se sujeita a editar lei municipal tratando do plano diretor. Com toda essa característica de obrigatoriedade e sua importância instrumental para a implementação das funções sociais da cidade, o plano diretor se afigura como meio capaz de levar à efetividade os direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais.

Contudo, uma indagação não pode deixar de ser formulada: Que alternativa se apresenta nos municípios desobrigados da elaboração do plano diretor? Esses municípios que não têm população acima de 20.000 (vinte mil) habitantes podem se valer da alternativa de edição de uma lei sem o formato do plano diretor, mas que contemple as finalidades de atender às funções sociais da cidade, levando em conta, inclusive, os direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais. Essa alternativa pode ser manejada pelos 59 (cinquenta e nove) municípios paraenses que não estão sob a mira da obrigatoriedade de formulação do plano diretor.

Em abono disso, vale inserir a observação de Dias (2002, p. 149) no sentido de que essa não-obrigatoriedade

[...] não é óbice intransponível a uma eficaz, correta e legal implementação de política de desenvolvimento urbano em nível local, pois os Municípios poderão criar outros planos urbanísticos locais [acrescentando que] inexistindo a figura do plano diretor, ao menos deve se intentar a realização de processo de planejamento para que o ordenamento territorial se realize de forma racional.

Daí deflui que é plausível a excogitada alternativa, mediante a previsão de mecanismos que visem a adequar ou a dotar de acessibilidade as edificações, os mobiliários e equipamentos urbanos, enfim, os espaços destinados à utilização pelo público, abrangendo as pessoas com necessidades especiais, sendo, portanto, perfeitamente aceitável sua contemplação nos planos urbanísticos locais ou nos processos de planejamento dos municípios desobrigados da formulação do plano diretor.

Enfim, propugna-se para que o plano diretor seja colocado em prática pelos municípios, como instrumental de efetivação da acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais ou, naqueles municípios desobrigados de criá-lo, para que seja feito um planejamento do município para haver a predita efetivação.

Ademais, não se deve perder de vista que, sem embargo da referida hipótese, ou seja, a de que é obrigatório nos municípios com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes, nos moldes do art. 182, § 1º, da Carta Federal, outras existem como fatores de exigibilidade do plano diretor, estabelecidas no plano infraconstitucional.

Assim sendo, vale averbar que a Lei nº 10.257, de 10.07.2001 (Estatuto da Cidade), no art. 40, I, repete aquela hipótese constitucional e, no mesmo dispositivo,

incisos, II, III, IV e V, enumera outras que, igualmente, tornam exigível o plano diretor, independentemente de terem os municípios aquele volume populacional.

Essas outras hipóteses são as seguintes: a de as cidades integrarem regiões metropolitanas, aglomerações urbanas, áreas de especial interesse turístico; a de o poder público pretender exigir, por via de lei específica, que o proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado promova seu adequado aproveitamento, sob pena de parcelamento ou edificação compulsórios ou imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo, nos termos do art. 182, § 4º, I e II, da Lei Magna Federal; a de as cidades estarem inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

Isso significa que, nos municípios ou cidades que se revestirem dessas características, pode ser utilizado o plano diretor como instrumento para implementar a acessibilidade e a locomoção das pessoas com necessidades especiais, independentemente de terem os municípios aquele volume populacional.

Outro aspecto muito importante que deve ser levado em consideração como pressuposto para a proposição ora feita, a de que o plano diretor seja utilizado como instrumento canalizador da acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, é o da exigência de participação da sociedade para ser elaborado, consoante o art. 29, XII, da Constituição Federal (TOBA, 2004, p. 246), que prevê a “cooperação das associações representativas no planejamento municipal” como preceito a ser seguido para a aprovação da Lei Orgânica municipal. Como ressonância disso, o art. 40, § 4º, I, do Estatuto da Cidade, prescreve que essa participação se faça mediante a promoção de audiências públicas e debates envolvendo a população e as associações representativas de vários segmentos da comunidade. Essa participação popular se distende no sentido de permitir que, como maneira de saber de sua elaboração e fiscalizar sua implementação, haja a publicidade dos documentos e informações produzidos e o acesso a estes por qualquer interessado, conforme os incisos II e II do § 4º do predito artigo. Torna-se, assim, a elaboração do plano diretor no “microcosmos da própria democracia”, no dizer de Toba (2004, p. 246), que

acrescenta: “Como instrumento de um planejamento participativo, o plano diretor torna-se então penhor da própria democracia”.

Assevera Mencio (2006, p. 3614) que essa disposição legal tem cunho impositivo e, portanto, não é facultativa a realização das referidas audiências públicas e dos debates engajando a população no processo de elaboração, fiscalização e implementação do plano diretor, “seja no Poder Executivo seja no Poder Legislativo”, isto é, quando estiver tramitando ou sendo executado por esses Poderes.

Essa participação popular pode ser representativa, exercida por via de representantes eleitos pelo povo ou, diretamente, mediante ação dos indivíduos ou de grupos sociais secundários de todos os gêneros (empresas, associações, fundações, sindicatos, partidos políticos ou qualquer entidade) nos processos decisórios do Estado, como permite o art. 1º, parágrafo único, da Constituição Federal, sob os arautos da democracia representativa e da democracia direta (MENCIO, 2006, p. 3610-3611).

Estão aí, pode-se ter a ilação, entremeados os delineamentos da democracia participativa, mediante a qual é facultada a “participação política dos cidadãos nos destinos da cidade” (AMARAL FILHO, 2004, p. 266), o que, por exemplo, encontra ressonância no art. 43 do Estatuto da Cidade, que preconiza a garantia da gestão democrática, mediante a realização de debates, audiências e consultas públicas, conferências sobre assuntos de interesse urbano, nos níveis nacional, estadual e municipal, bem como iniciativa popular de projetos de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano, além da existência de órgãos colegiados de política urbana, nos três níveis referidos.

A participação popular, na elaboração do plano diretor, é de suma importância para que as diversas comunidades decidam sobre os assuntos de natureza urbana. Essa participação é “corolário do direito à igualdade em viver e gozar dos benefícios advindos de políticas públicas em áreas urbanas”, como frisa Dias (2002, p. 168), aludindo haver medidas e políticas capazes de permitir que essa participação “englobe a todos, principalmente aquelas camadas populacionais mais vulneráveis que necessitam da intervenção estatal de forma que possam ter assegurados o direito de participação, o de palavra, o de voto”.

Por outro lado, o plano diretor pode servir de base para lei específica, por meio da qual seja delimitada área para operações consorciadas que, nos termos do § 1º do art. 32 do Estatuto da Cidade, são um conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo poder público municipal com a participação de proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, para que a referida área passe por transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, do que, como se intui, pode frutificar a acessibilidade e a locomoção em benefício das pessoas com necessidades especiais.

Vários são, portanto, os participantes dessas operações consorciadas, de vez que, como afirma Sobrane (2005, p. 227), “uma das diretrizes fundamentais do Estatuto é a gestão democrática da cidade”.

A referida lei específica, fundada no plano diretor, se destina a proporcionar a obtenção de recursos em prol do desenvolvimento urbano, por meio de “parcerias”, expressão usada por Santos (2004, p. 215), cujo entendimento é o de que “com a iniciativa privada representam recurso bastante utilizado atualmente, em especiais devido à grande dificuldade de atender os objetivos propostos, com poucos recursos públicos disponíveis (e muitas vezes mal administrados)”.

Oportuno é, nesse passo, elucidar a importância dessas operações para o desenvolvimento urbano, de modo que a cidade alcance a plenitude de suas funções sociais ou, pelo menos, em tal sentido se agitem as suas forças dirigentes e econômicas, como deixa transparecer a manifestação de Lomar (2006, p. 3056), adiante reproduzida:

Assim, a operação urbana consorciada pode ser entendida como um conjunto de intervenções a serem realizadas em uma região urbana determinada com o objetivo de criar ou ampliar espaços públicos, equacionar problemas habitacionais, reorganizar o sistema viário e outros aspectos da infra-estrutura urbana como abastecimento de água e esgotamento sanitário, energia elétrica, telecomunicações, etc., permitir volumes construídos maiores mediante contrapartida, considerando a ampliação da infra-estrutura urbana que dará suporte ao adensamento demográfico na área da operação urbana. Implica a recuperação de ambientes urbanos degradados e a adequação da infra-estrutura urbana, serviços e edificações a novas funções e novas tecnologias dentro da perspectiva de adaptação das cidades aos atuais processos de transformação econômica, social e cultural.

Pode-se considerar que está latente nessa exteriorização, sobretudo por aludir à adaptação das cidades aos atuais processos de transformação econômica,

social e cultural, a possibilidade de, sob a égide dos direitos humanos, a operação consorciada atender aos pressupostos do desenho universal, levando em conta as peculiaridades das pessoas com necessidades especiais, fazendo inserir no plano diretor do município as determinações, para que a infra-estrutura urbana vá ao encontro das aspirações desse grupo social, donde se ter essa perspectiva como reforço para a proposta ora formulada, qual seja, o plano diretor ser utilizado como viés de efetividade ou concretização dos direitos de acessibilidade e locomoção das aludidas pessoas.

A operação urbana consorciada deve estar coligada ao plano diretor, e tanto um como outro são meios idôneos para a concretização das funções sociais da cidade e se prestam a promover a inclusão social (LOMAR, 2006, p. 3056)¹⁵⁵, o que, pelo que se pode deduzir, abrange a camada social representada por aquelas pessoas, para, em respeito às suas limitações, proporcionar-lhes acesso em todas as estruturas físico-ambientais e locomoção, por meio de transporte coletivo.

A referência alhures à gestão democrática da cidade induz a considerar a importância de um outro viés democrático, imbricado no planejamento urbano, como um de seus instrumentos, previsto no art. 4º, III, *f*, do Estatuto da Cidade, qual seja, a gestão orçamentária participativa, de grande significação para esse planejamento, pois abre horizontes para debates, audiências e consultas públicas sobre propostas do plano plurianual, da Lei de Diretrizes Orçamentárias e do Orçamento Anual, nos moldes preconizados pelo art. 44 do referido Estatuto, o que representa flexibilização eficaz, no sentido de as previsões orçamentárias contemplarem dispêndios para dotarem de acessibilidade os espaços públicos, notadamente em relação aos equipamentos e mobiliários urbanos, e edificações públicas municipais, em benefício das pessoas com necessidades especiais.

Além disso, como faceta dessa perspectiva democrática, tenha-se em bom termo que devem confluir para o bojo do plano diretor os efeitos do plano plurianual,

¹⁵⁵ O autor afirma: “Tanto o plano diretor quanto a operação urbana consorciada são meios para a concretização das funções sociais da cidade. Isto pressupõe que ambos não sejam usados para manter ou ampliar a marginalidade e a exclusão social. Na formulação de qualquer operação urbana, impõe-se a adoção de mecanismos e instrumentos destinados à promoção da inclusão social sob pena de afronta aos preceitos constitucionais que determinam o combate e a superação das situações afrontosas à dignidade de toda pessoa humana”.

das diretrizes orçamentárias e do orçamento anual, como resultado da obrigatoriedade de que esses três instrumentos, que também são vinculados ao planejamento urbano, devem fazer previsões que representem a incorporação das diretrizes traçadas no plano diretor, como se infere do disposto no art. 40, § 1º, c/c o art. 4º, III, *d* e *e*, do Estatuto da Cidade. Vale intercalar o comentário de que o estabelecido no plano diretor acerca do planejamento urbano deve ecoar nas leis que tratam do plano plurianual, das diretrizes orçamentárias e do orçamento anual em cada município, transmudando-se isso em um grande trunfo em termos de políticas públicas de urbanização abrangente da acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais.

Além do mais, o plano diretor permitirá a renovação de seu conteúdo a cada dez anos, como prevê o art. 40, § 3º, do Estatuto da Cidade, de modo a atualizá-lo, de acordo com as crescentes demandas do município em torno de suas funções sociais, o que abrange as novas exigências de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais.

Arremate-se que a realização do planejamento urbano mediante o plano diretor, arrimado em pressupostos, como a participação popular, a operação consorciada e a gestão orçamentária participativa, é uma consequência do princípio do Estado Democrático de Direito adotado pelo Brasil, como está cristalizado no art. 1º da Constituição Federal. Em nome desse Estado, filtrado no ordenamento democrático, que oferece suporte à liberdade e à igualdade, colima-se o bem-estar social¹⁵⁶. Dimana do mesmo Estado o exercício da cidadania, permitindo a participação popular, diretamente ou por meio de seus representantes, nas decisões do poder¹⁵⁷, dentre as quais se inserem as que dão formatação ao plano diretor e seus coligados no planejamento urbano, como a gestão orçamentária participativa e a operação urbana consorciada, como preconiza o Estatuto da Cidade, nos arts. 4º, III, *f*, e 32, § 1º. Daí a excelência de ser cultivado o plano diretor como fanal da política de desenvolvimento e expansão urbana, nos moldes do art. 182, § 1º, da Carta Federal.

De outra monta, considerando todas essas características do instrumento de desenvolvimento urbano, não se pode deixar de comentar sobre o Projeto de Lei

¹⁵⁶ Sobre isso a explanação constante da Seção 3.8.

¹⁵⁷ *Ibidem*.

datado de 10.10.2006, de autoria do prefeito municipal de Belém, que prevê o novo Plano Diretor do Município, para suceder ao atual Plano Diretor, instituído pela Lei nº 7.603, de 13.01.1993, que, no seu todo, não cuida daqueles vieses de mobilidade das aludidas pessoas.

Com efeito, o referido projeto, nos arts. 48 e 49, agasalha o postulado de que o poder público municipal deve garantir acessibilidade à toda a população, com segurança e autonomia, total ou assistida, mobiliários, edificações e equipamentos urbanos públicos, dos serviços de transporte públicos e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, em tudo observado o que estabelecem as regras específicas contidas na legislação federal, estadual e municipal e, também, as normas técnicas editadas pela ABNT e outros órgãos competentes.

O projeto, no art. 1º, ao desfechar o tratamento da política urbana de Belém, objetiva, em consonância com a Constituição Federal, a Constituição Estadual e a Lei Orgânica do referido município, o desenvolvimento da cidade, com justiça social, melhoria das condições de vida de seus habitantes e usuários, assim também o desenvolvimento das atividades econômicas, e abrange alguns aspectos que dizem respeito à acessibilidade e à locomoção das pessoas com necessidades especiais.

Dentre esses aspectos estão os destinados a propiciar condições de acessibilidade aos prédios das escolas municipais, como ressoa do art. 12, II e IV, do projeto, cuja previsão é a de que aquelas sejam dotadas de espaços físicos, equipamentos e materiais, além de recursos humanos, e rede de apoio adequadas, para atendimento especializado aos “alunos com necessidades educativas especiais”, dentro do “processo de construção da educação inclusiva”.

Outros, dentre esses aspectos que merecem ser frisados, são os concernentes à Política Municipal de Mobilidade Urbana, preconizadora de que deve haver acesso amplo e democrático à cidade, por meio de planejamento e gestão do Sistema de Mobilidade Urbana, como quer o art. 39 do projeto, que enumera algumas diretrizes voltadas a permitir esse acesso em prol das pessoas com necessidades especiais.

As diretrizes com esse jaez estão alinhadas no art. 40, I, II, IV, XIII, XV, XVII e XVIII do projeto.

A primeira dessas diretrizes, prevista no art. 40, I, do projeto, é a de a Política Municipal de Mobilidade Urbana promover o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, em benefício das pessoas com necessidades especiais e mobilidade reduzida, mediante a disponibilidade de equipamentos adequados à realidade local, no Serviço de Transporte Público de Passageiros (STPP) e malha viária livre de obstáculos.

A propósito, são elementos desse Sistema as frotas pública e privada de transporte de passageiros, coletivo e individual, terrestre ou hidroviário, os terminais ou estações, inclusive de integração intra ou intermodos de transporte urbano, abrigos e pontos de paradas para embarque e desembarque de passageiros, na forma do art. 47 do projeto.

Ao encontro disso, vem outra diretriz, notadamente, a prevista no inciso IV do art. 40 do projeto, estabelecendo que deve haver a possibilidade de inclusão das referidas pessoas, ao serem estruturados os ramos terrestre e hidroviário no retrocitado Serviço.

Aproxima-se da emanção normativa do inciso I, do art. 40, o que prevê o inciso II do mesmo dispositivo do projeto, isto é, “garantir a priorização de operação no transporte coletivo mediante a construção de corredores exclusivos, faixas exclusivas, com segregação espacial ou mediante controle eletrônico de tráfego, controles semaforicos, dentre outras medidas”. Nota-se essa aproximação, porque se pressupõe que a exclusividade desses corredores e faixas e os controles eletrônicos e semaforicos sirvam para preservar os direitos de ir e vir, com segurança, das pessoas com necessidades especiais. Faltou, porém, mais encorajamento do projeto, no sentido de explicitar que essas medidas de priorização operacional do transporte coletivo devem ter como destinatárias mais específicas as aludidas pessoas, de modo que suas singularidades, entendidas como deficiências e incapacidades, fatores causadores de desvantagem, não sejam olvidadas, ante a prevalência de tratamento às pessoas não atingidas por essas limitações.

Ainda dentro dessas diretrizes, há a do inciso XIII do art. 12 do projeto, a qual determina haja prioridade na circulação das pessoas com necessidades especiais e dos veículos não motorizados, no que se pode vislumbrar implícito o uso de cadeiras de rodas, dos vários tipos. Acopla-se a essa cogitação normativa o que colima o inciso

XV do projeto, isto é, “favorecer os deslocamentos não motorizados, por meio da ampliação da rede cicloviária, melhoria da qualidade das calçadas, paisagismo, iluminação e sinalização”, com observância das normas da ABNT, no que se subentendem as respeitantes às pessoas com necessidades especiais, embora, como recomendaria, não esteja isso declarado na norma futura.

Agrega-se que, em relação à vista anteriormente, parecem guardar consonância as duas outras diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana, as quais são as dos incisos XVII e XIX que, respectivamente, consistem em “ampliar a acessibilidade interna nas ilhas por meio da melhoria de circulação viária e do ordenamento dos diversos modos de circulação” e “promover a integração das políticas de mobilidade urbana, uso e controle do solo urbano”. Depreende-se como implícitas, nessas diretrizes, as noções de que, além de estarem permeadas dos fatores representados pela ampliação da rede cicloviária, melhoria das calçadas, paisagismo, iluminação e sinalização, de acordo com as normas da ABNT, para que as ilhas integrantes do município de Belém sejam dotadas de acessibilidade e haja integração das políticas de mobilidade urbana, uso e controle do solo urbano, devem ter como destinatárias as pessoas com necessidades especiais.

Como coroamento dessas previsões de melhoria da mobilidade urbana, o art. 41 do projeto do Plano Diretor do Município de Belém se reporta à elaboração e à implantação do Plano Diretor de Transporte e Trânsito do referido Município, estabelecendo, para isso, o prazo máximo de 18 (dezoito) meses, sem, porém, fixar o *dies a quo*, deixando-o subentendido a partir da vigência da lei resultante do projeto.

Vale enfatizar, enfim, levando em consideração tudo quanto foi exposto, que a efetividade dos direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais encontra no plano diretor uma forte plataforma, o que, portanto, robustece a propositura de ser usado como canalizador da eliminação ou adaptação de barreiras arquitetônicas ou para a implantação de equipamentos e elementos do mobiliário acessíveis, nas estruturas urbanísticas.

6.4.2 Criação de órgãos diretivos e colegiados

A criação de órgãos diretivos e colegiados com finalidade específica é outro meio idôneo para a concretização dos direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais. Mediante esse mecanismo, há perspectiva de efetividade dos referidos direitos. Destinam-se a materializar a legislação reguladora dos preditos direitos e a assegurar e a empregar, efetivamente, os recursos materiais capazes de viabilizar aqueles.

Na atualidade, em nível federal, existe a Coordenadoria Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (CORDE), no âmbito da Secretaria Nacional dos Direitos Humanos, competindo-lhe elaborar planos, programas e projetos concernentes à Política Nacional para a Integração de Pessoa Portadora de Deficiência e propor as providências necessárias à completa implantação e adequado desenvolvimento dessa política, inclusive as que disserem respeito a recursos, e as de caráter legislativo, nos termos do art. 12 da Lei nº 7.853, de 24.10.89, que dispõe sobre o apoio às referidas pessoas. Ao seu lado, como órgão superior de deliberação colegiada, atua o Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência (CONADE), com competência para acompanhar o planejamento e avaliar a execução das políticas setoriais de educação, saúde, trabalho, assistência social, transportes, cultura, turismo, desporto, lazer, política urbana e outras relativas à pessoa portadora de deficiência, como prevê o art. 11 do Decreto nº 3.298, de 20.12.99, Regulamento daquela lei. Uma demonstração frisante da atuação do CONADE é o de ter coordenado a I Conferência Nacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência, nos dias 12 a 15 de maio de 2006, no Distrito Federal, quando se desenvolveu o tema “Acessibilidade: Você Também Tem Compromisso”.

No município de São Paulo, capital do Estado de São Paulo, foi criada a Secretaria Especial de Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida (SEPED), através do Decreto nº 45.811, de 01.04.05, para proporcionar a melhoria da qualidade de vida da pessoa com deficiência, de natureza física, mental, auditiva, visual, múltipla e surdo-cegueira, e mobilidade reduzida. No elenco de suas ações, para o que conta com a colaboração de outros órgãos, por não dispor de orçamento próprio, se insere a

de eliminar barreiras arquitetônicas. Tem como órgão vinculado a Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA), com atribuição de elaborar normas e controle que garantam a acessibilidade para pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida a edificações, vias e espaços públicos, transportes, mobiliário e equipamento urbanos, bem como aos meios de divulgação de informações e sinalizações relativas à acessibilidade¹⁵⁸.

No município do Rio de Janeiro, a Lei n^o 3.882, de 28.12.2004, criou o cargo de Secretário Extraordinário Deficiente-Cidadão, de provimento em comissão, cujo ocupante tem a competência de promover, socialmente, as pessoas com necessidades especiais, mediante o fortalecimento da transversalidade nas ações dos órgãos municipais, para isso, interagindo e impulsionando programas específicos, mediante a implementação de políticas públicas próprias (Rio de Janeiro, 2004). Esse Secretário, integrante da administração municipal, tem incumbência de supervisionar a Fundação Municipal Lar Escola Francisco de Paula (FUNLAR) e as Equipes Microfuncionais relativas ao tema “portadores de deficiências”, por força do art. 6^o do Decreto Municipal n^o 24.852, de 22.11.2004, alterado pelo Decreto Municipal n^o 25.010, de 06.01.2005.

Por outro lado, no município de Belém, capital do Estado do Pará, o Conselho Municipal de Defesa da Pessoa Deficiente foi criado por meio da Lei n^o 7.436, de 27.12.88. Seu Regulamento, aprovado pelo Decreto n^o 20.277/89, de 10.03.89, não lhe dá a atribuição explícita de tratar da acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, o que, todavia, não o inibe de adquiri-la, mediante atualização do mencionado instrumento normativo, como este mesmo permite, quando necessário, em consonância com a dinâmica social.

No Pará, a Lei n^o 7.028, de 30.07.07, criou a Secretaria de Estado de Assistência e Desenvolvimento Social – SEDES, prevendo, como órgão a esta vinculado, o Conselho Estadual de Apoio às Pessoas Portadoras de Deficiência. Além disso, a Lei n^o 7.029, de 30.07.07, alterou a denominação da Secretaria Executiva de Estado de Justiça – SEJU para Secretaria de Estado de Justiça e Direitos Humanos –

¹⁵⁸ Todos esses dados sobre a Secretaria Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida e a Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA) foram colhidos através do *site* www.prefeitura.sp.gov.br, em 21.02.06. A referida Comissão foi criada pelo Decreto n^o 39.651, de 27.07.00, e está vinculada àquela Secretaria por força do art. 7^o, IV, do Decreto n^o 45.683, de 01.01.05.

SEJUDH, incluindo, em sua estrutura, a Coordenação de Promoção dos Direitos das Pessoas com Deficiência e Sofrimento Psíquico.

O ideal é que todos os Estados e seus municípios criem Secretarias e Conselhos voltados à política de inclusão social das pessoas com necessidades especiais. De modo amplo, representam esses órgãos vieses de preenchimento das condições materiais dentro da tríplice perspectiva dos direitos humanos, segundo a visão de Castellanos e Terruró (1999, p. 168-169).

No Estado do Pará, sugere-se que seja criada e estruturada a Secretaria de Estado de Promoção, Proteção e Acessibilidade das Pessoas com Necessidades Especiais (SEPNE), com atribuição, dentre outras, de garantir os direitos e concretizar as políticas públicas referentes à acessibilidade e à locomoção das pessoas com necessidades especiais, em todo o território paraense, em parceria com as Prefeituras dos diversos municípios.

Como órgão de deliberação coletiva deve funcionar, junto à Secretaria proposta, o Conselho Estadual de Política de Acessibilidade das Pessoas com Necessidades Especiais, para opinar e deliberar sobre as políticas públicas de acessibilidade e locomoção em prol das referidas pessoas. Suas atribuições não devem ser confundidas com as dos Conselhos, que tratem do amparo ou apoio a essas pessoas, os quais, portanto, devem-se ocupar de outros aspectos relacionados às mesmas.

Sugere-se, também, para haver essa parceria, que cada Prefeitura tenha, em sua estrutura organizacional, uma Secretaria Municipal de Promoção, Proteção e Acessibilidade das Pessoas com Necessidades Especiais. Junto a cada Secretaria, deverá atuar o Conselho Municipal de Política de Acessibilidade das Pessoas com Necessidades Especiais, com a função de opinar e deliberar sobre as políticas públicas municipais direcionadas a essas pessoas, inclusive, no tocante à acessibilidade e à locomoção. Essa providência deveria abranger todos os 143 municípios paraenses.

Nas esferas estaduais e municipais, os Conselhos sugeridos devem resultar de ampla discussão com os mais diversos setores da sociedade civil e com os movimentos organizados de pessoas com necessidades especiais, o que implica o envolvimento de associações, entidades e órgãos que trabalhem com as questões

relacionadas àquelas pessoas, sindicatos de empregados e empregadores, educadores, comunidade científica, militantes de partidos políticos, deputados, vereadores, médicos, psicólogos, fisioterapeutas e qualquer outro profissional da “área do portador de deficiência”, tomando como base o que preconiza a Resolução n.º 10, de 10.06.02, do Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência (CONADE).

Atentando-se à perspectiva de que, para a concretização da política inclusiva das pessoas com necessidades especiais, de modo que lhes sejam oportunizadas a acessibilidade e a locomoção, mediante a extirpação de obstáculos ou impedimentos físico-estruturais e disponibilidade de transporte coletivo adequado, há a imprescindibilidade de recursos financeiros, sugere-se que, como respaldo a esses objetivos, seja criado o Fundo Estadual de Promoção, Proteção e Acessibilidade das Pessoas com Necessidades Especiais (FEPNE) e, em cada município, o Fundo Municipal de Promoção, Proteção e Acessibilidade das Pessoas com Necessidades Especiais (FMPNE). As receitas desses fundos, que serão geridas pelo Presidente, com assessoramento de um Conselho Diretor, integrado de 6 (seis) membros, um dos quais aquele dirigente, serão obtidas mediante contribuições espontâneas de quaisquer pessoas; percentual igual a 0,25 % sobre a arrecadação de jogos lotéricos realizados pelo Estado, em se tratando do fundo estadual; rendimentos líquidos de eventos promocionais destinados à arrecadação de meios para subsidiarem os objetivos da política inclusiva das pessoas com necessidades especiais; doações de personalidades do mundo artístico, político e empresarial; produtos de aplicações no mercado mobiliário ou de investimentos; e dotações orçamentárias federais, estaduais e municipais.

6.4.3 Participação de entidades e organismos sociais

Maneira eficiente de chegar à efetividade dos direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais é, sem dúvida alguma, a participação dos variados segmentos da sociedade na luta pelo reconhecimento, o provimento de recursos materiais e a obtenção de garantias dos

aludidos direitos. Assim, cristalizar-se-ão as três dimensões dos direitos humanos, segundo a preconização de Castellanos e Terruró (1999, p. 168). Propõe-se, dessa maneira, que a sociedade seja concitada e dê sua contribuição para a efetividade dos mencionados direitos.

A participação da sociedade, o que se afigura imprescindível para a concretização dos direitos humanos, em afinação com a exortação de Bobbio (1992, p. 24-25), no sentido que mais do que problemas filosóficos, se constituem em questões de índole jurídica e, de certo modo, política, requerendo proteger e garanti-los, exige o envolvimento de ações não só governamentais, mas de organismos não governamentais, como ressonância da solidariedade, enquanto direito humano de terceira geração ou dimensão.

Nessa direção, é preciosa a participação de entidades que congreguem ou representem as pessoas com necessidades especiais. Não só isso. Inestimável é a colaboração de instituições estatais ou paraestatais, dando àquelas o apoio de que necessitem para suas manifestações, em prol de consecução de políticas públicas, voltadas ao oferecimento de acessibilidade e locomoção das pessoas que se deparam e não podem, por suas limitações orgânicas, superar obstáculos arquitetônicos.

Um evento que reflete bem essa predisposição da sociedade, mediante esse entrosamento, foi o que aconteceu, em Belém, capital do Estado do Pará. Alude-se ao I Seminário Paraense sobre Acessibilidade – Abrindo Caminhos para a Inclusão Social, realizado por iniciativa do Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (CREA-PA), no período de 22 a 25 de junho de 2005. Realizou-se sob a orientação do Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CONFEA), em conjunto com o Ministério das Cidades que, por sua vez, lançou a Campanha Nacional Brasil Acessível. Seu objetivo foi a discussão em torno de políticas públicas para que as pessoas com necessidades especiais tenham acesso facilitado a prédios, *shoppings*, hospitais, transportes coletivos e ruas (CAMINHADA ..., 2005, p. 2). Participaram várias organizações não governamentais, como a Associação Paraense dos Portadores de Deficiência (APPD) e da Associação de e para Cegos do Pará (ACEPA), além da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), Seção do Pará, representantes da imprensa e dos governos federal e municipal (ACESSIBILIDADE ..., 2005, p. A-7).

No último dia do seminário, houve uma passeata, pelas principais artérias do bairro de Nazaré, quais sejam, a Rua Dr. Moraes, a Av. Gentil Bittencourt, a Trav. 14 de Março e a Av. Braz de Aguiar, procurando sensibilizar a coletividade para os problemas das calçadas desniveladas e cheias de obstáculos e os edifícios sem adaptação para o acesso por parte das pessoas com necessidades especiais, tendo havido adesões e, por outro lado, manifestações de menosprezo, no decorrer daquela movimentação.

Um dos conselheiros do CREA-PA, Euler Arruda expressou o seu entendimento de que, a partir do mencionado evento, a sociedade estava tomando conhecimento da importância da inclusão social dos milhares de cidadãos que têm necessidades especiais, embora ressaltando ser lento esse processo de conscientização, cujo pontapé inicial já fora dado pelo governo federal (ACESSIBILIDADE ..., 2005, p. A-7).

Como resultado dos debates havidos, no decorrer do seminário, foi elaborada a Carta de Acessibilidade no Pará, a qual, em síntese, concita a sociedade, autoridades, o poder público e a iniciativa privada a se empenharem e agirem em prol da qualidade de vida nas cidades e lugares, para a oferta de acessibilidade segura e livre aos seus habitantes, indistintamente. O documento salientou a inexistência de acessibilidade, com segurança e conforto, nos portos e trapiches municipais e outros, os quais, em razão da variação da maré (na baixa-mar, com diferenças de até 04 metros), obrigam, com risco de vida, os seus usuários à circulação em inseguras pranchas, estreitas, sem guarda corpo e em ângulos inaceitáveis, o que exige que os referidos trapiches sejam dotados de adequados flutuantes/balsas e rampas. Destaca, ainda, que a acessibilidade deve estar presente nas ruas, nas calçadas, praças, edificações, transportes públicos, aeródromos, terminais rodoviárias, portos e trapiches, além de exortar a necessidade de transformar as cidades, para que se possa dispor de ruas e calçadas sem obstáculos, calçadas livres, seguras, confortáveis e com ordenação do mercado informal, travessias e vagas especiais nas edificações, adequadas rampas, escadas, corredores, elevadores, sanitários, circulações, estacionamentos, balcões de atendimento, telefones públicos e caixas automáticas, na busca do desenho universal.

Outra oportunidade em que houve a busca de concretização dos referidos direitos ocorreu no dia 21.09.2005, quando se comemorou o Dia Nacional de Luta da Pessoa Portadora de Deficiência, ocasião em que CONADE expediu a “Carta Aberta do CONADE ao Presidente Lula”¹⁵⁹, documento por meio do qual foram feitas algumas reivindicações, dentre as quais a de apoio efetivo para assegurar os recursos e investimentos federais em todas as áreas de atuação de políticas públicas, de modo a criar condições reais de inclusão das pessoas com aquela característica na saúde, no trabalho, no transporte, na cultura, no esporte, no lazer e no acesso à comunicação e informação.

Mais uma oportunidade promissora foi a I Conferência Nacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência, realizada no período de 12 a 15 de maio de 2006, em Brasília, Distrito Federal, à qual compareceram 1.150 participantes, entre delegados e convidados nacionais e internacionais. Seu tema central: “Acessibilidade: Você Também Tem Compromisso”; seus eixos temáticos: “Das condições gerais da implementação da acessibilidade”, “Da implementação da acessibilidade arquitetônica, urbanística e de transportes” e “Da acessibilidade à informação, à comunicação e às ajudas técnicas”¹⁶⁰.

Resultaram dessa Conferência 253 deliberações.

Com efeito, deliberou a Conferência no sentido de que, para financiamento da política de acessibilidade, haja a reserva de 2% (dois por cento), no mínimo, nos orçamentos municipais, estaduais, distrital e federal¹⁶¹, 0,05% do IPTU cobrado pelos municípios¹⁶² e 2% da arrecadação da Federação Nacional das Entidades Seguradoras (FENASEG)¹⁶³. Além disso, deliberou que, na Lei de Diretrizes Orçamentárias, sejam garantidos recursos específicos para as adaptações e as construções urbanísticas e

¹⁵⁹ A referida Carta pode ser obtida através do site www.mj.gov.br/sedh/ct/conade/cpp_comp.ASP

¹⁶⁰ Essa Conferência foi convocada pelo Governo Federal, através de decreto datado de 14.07.2005 e publicado no Diário Oficial da União no dia seguinte, e o seu Regimento Interno, no qual estão especificados o tema central e os eixos temáticos, foi aprovado pela Portaria nº 119, de 18.07.2005, do Secretário Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República

¹⁶¹ Nesse sentido a deliberação nº 74: “Estabelecer um mínimo de 2% dos orçamentos municipais, estaduais, distrital e federal destinados à implantação e implementação da acessibilidade da pessoa com deficiência.”

¹⁶² É o teor da deliberação nº 40: “Definir que no mínimo 0,05% do IPTU cobrado pelos municípios serão revertidos para financiamento da acessibilidade”.

¹⁶³ Assim dispõe a deliberação nº 41: “Garantir que 2% da arrecadação da Federação Nacional das Entidades Seguradoras (FENASEG) sejam revertidas para a acessibilidade”.

arquitetônicas acessíveis, bem como que a lei destine parte dos tributos municipais para financiamento de acessibilidade nas calçadas e edifícios¹⁶⁴. Entendeu, ainda, que o governo federal deve vincular o repasse de recursos aos governos estaduais, municipais e do Distrito Federal à efetiva implantação da política de acessibilidade, inclusive em relação às verbas que vierem a ser liberadas pelo Ministério das Cidades, bem como que deve ser coibida a liberação de verbas para os municípios que não cumprirem a exigência de acessibilidade nas obras financiadas pela União e Estados¹⁶⁵.

A Conferência deliberou, também, por exigir o cumprimento da lei de acessibilidade nos projetos de calçadas e na criação de ciclovias¹⁶⁶. Exigiu, por outro lado, da iniciativa privada transportes coletivos com rampas, espaço destinado à cadeira de rodas e que o embarque seja feito “a partir de pontos de paradas com elevado direto ao veículo” ou mediante “veículos rodoviários de piso baixo” e, ainda, que nos editais de licitação haja previsão de que as empresas de transporte coletivo terrestre, aeroviário e aquaviário obedeçam às normas de acessibilidade, segundo o princípio do desenho universal¹⁶⁷. Objetivou, ainda, a construção de postos flutuantes, com adaptações para acesso das pessoas com deficiência¹⁶⁸. Colimou, ademais, a instalação de sistema de voz com fone de ouvido nos caixas de auto-atendimento do sistema bancário brasileiro¹⁶⁹.

As deliberações da Conferência estabeleceram mecanismos de controle quanto ao cumprimento das normas de acessibilidade. O primeiro consiste em realizar diagnósticos sobre esse cumprimento em edifícios de uso público e coletivo nas

¹⁶⁴ É o que decorre das seguintes deliberações: “105. Criar lei que garanta a aplicação de parte de tributos municipais (ex. IPTU) para a promoção da acessibilidade nas calçadas e edifícios nos municípios brasileiros”; e “107. Garantir na Lei de Diretrizes Orçamentárias recursos específicos para as adaptações e construções urbanísticas e arquitetônicas acessíveis”.

¹⁶⁵ Nesse sentido são as deliberações a seguir: “42. Mobilizar o Governo Federal para a vinculação de repasses de recursos financeiros aos Governos Estaduais, Municipais e do Distrito Federal quanto à efetiva implantação da política de acessibilidade”; “67. Vincular a liberação de verbas para os municípios e o Distrito Federal, pelo Ministério das Cidades, mediante a implantação do plano de acessibilidade”; e “86. Criar mecanismo fiscalizador do cumprimento de projetos de acessibilidade nas obras financiadas pela União e Estados, coibindo a liberação de verbas para os municípios que não cumprirem a acessibilidade”.

¹⁶⁶ A esse respeito a deliberação nº 81: “Cumprir a lei de acessibilidade nos projetos de calçadas, bem como a criação de ciclovias”.

¹⁶⁷ Conforme as deliberações nºs 117 e 119.

¹⁶⁸ Deliberação nº 150.

¹⁶⁹ Deliberação nº 208.

esferas federal, estadual, distrital e municipal, para encaminhamento ao Ministério Público¹⁷⁰. O segundo comina que o alvará de construção não será concedido para obras de uso coletivo que desatenderem aos parâmetros de acessibilidade¹⁷¹.

Antes desse evento, realizou-se, sob os auspícios do Governo do Estado do Pará, que a convocou, mediante o decreto datado de 22.03.2006, a 1ª Conferência Estadual dos Direitos das Pessoas com Deficiência, tendo como tema “Acessibilidade – Você também tem compromisso”, nos dias 31 de março e 1º de abril de 2006, na sede do Centro Integrado dos Serviços das Necessidades Especiais (CISNE), órgão vinculado à Secretaria Executiva do Trabalho e Promoção Social (SETEPS). Participaram mais de 300 (trezentas) pessoas, entre representantes de 50 (cinquenta) municípios paraenses, convidados e ouvintes. Houve, também, a participação da mencionada Secretaria Executiva e dos seguintes órgãos e entidades: Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência (CONADE), Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (CORDE), Ministério Público do Estado do Pará, por via da Promotoria de Justiça da Pessoa Idosa e da Pessoa com Deficiência, Agência Estadual de Regulação e Controle dos Serviços Públicos (ARCON), Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (CREA-PA) e Associação de e para Cegos do Pará (ASCEPA).

Alinham-se, entre as proposições surgidas nesse evento, as seguintes¹⁷²: criação de uma comissão estadual para discutir com as autoridades municipais as melhorias do transporte coletivo nos setores urbanístico e rural; construção de rampas de acesso, com graus mínimos de elevação e adaptação das existentes, em locais públicos e privados; criação de sistema de identificação sonora interno nos ônibus e externo nos pontos de parada e instalação de semáforos sonoros e temporizados; adaptação dos meios de transportes terrestre, ferroviário, aquaviário e aéreo, de modo

¹⁷⁰ Deliberação nº 104: “Realizar diagnóstico das condições de acessibilidade arquitetônica e urbanística em todos os edifícios de uso público e coletivo em âmbito federal, estadual, distrital e municipal, como subsídio para o encaminhamento ao Ministério Público”.

¹⁷¹ Deliberação nº 108: “Garantir que as obras de uso coletivo a serem construídas pelo poder público e/ou privado só tenham seu alvará de construção liberado se atenderem as normas técnicas de acessibilidade previstas no decreto 5.296/2004”.

¹⁷² De acordo com o relatório resultante da I Conferência Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência do Estado do Pará, o qual contém 16 proposições concernentes à acessibilidade arquitetônica, urbanística e de transporte (PARÁ, 2006).

a ser garantido acesso seguro às pessoas com deficiência; garantia, mediante lei municipal, de ônibus adaptado, com plataforma ou piso rebaixado, em cada linha; garantia de implantação do Projeto Atende, com cadastramento através do Sistema 0800, para transportar pessoas com mobilidade reduzida a consultas médicas, fisioterápicas, hemodiálise etc., nos municípios paraenses; e garantia de transporte escolar para alunos que apresentem dificuldade de locomoção.

Outra forma mediante a qual se demonstra a participação da sociedade no sentido de efetividade dos direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais é a de fazer com que se conscientizem de seus direitos e passem a exigir-lhes o cumprimento real e verdadeiro, para que não se limitem aos textos das leis. A propósito disso, é digno de ser frisada a contribuição da Associação dos Deficientes Físicos do Estado de Goiás (ADFEGO), ao publicar a Cartilha de Inclusão.

Acrescente-se a isso mais uma forma de buscar a efetividade dos referidos direitos. É a de, mediante os pendores religiosos cultivados pela sociedade, procurar sensibilizá-la para colocar em prática os direitos aludidos. Exemplo disso é o da Igreja Católica que, no ano de 2006, adotou como tema da Campanha da Fraternidade o das pessoas com necessidades especiais, abraçando o lema “Levanta-te e vem para o meio”, que, conforme Dom Orani Tempesta, arcebispo metropolitano de Belém, “tanto pode significar a inclusão das pessoas no processo social como a nossa inclusão junto aos nossos irmãos e irmãs com deficiência” (TEMPESTA, 2006, p. A-8).

Além dessas maneiras de participação da sociedade, a contribuição da imprensa é de valor inestimável para a causa da acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais. Por ser, de sua própria natureza, um instrumental de formação da opinião pública, pode contribuir para a efetividade desses direitos, assumindo posição crítica e mostrando a importância do assunto.

Um exemplo dessa contribuição decorre da notícia divulgada por meio do Jornal do Advogado – OAB/SP, em fevereiro de 2004, chamando a atenção para a problemática enfrentada pelas pessoas com necessidades especiais, diante de obstáculos físico-estruturais, na cidade de São Paulo. Enfatiza que 70% (setenta por cento) das referidas pessoas permaneciam enclausuradas em suas casas, em razão

de dificuldades urbanísticas imensas, tais como calçadas esburacadas, falta de elevadores, de rampas e acessos especiais para cadeiras de rodas e carência de transporte adaptado. Destacou, ainda, que São Paulo era provida de 9,3 mil guias rebaixadas, mas precisava de 50 mil guias rebaixadas e que, das 52 estações de metrô, 18 não estavam estruturadas com rampas ou elevadores especiais, além do que apenas 16 das 92 estações operadas pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos eram totalmente acessíveis e que somente 0,5 % dos 3.000 ônibus em circulação dispunham de adaptação, na Grande São Paulo, sendo esse percentual mais restrito na capital, isto é, apenas 2% (LAKATOS, 2004).

Outro exemplo é colhido no Estado do Pará, onde a imprensa mostrou a dificuldade das pessoas com necessidades especiais exercerem o direito de votar, nas eleições para Prefeito de Belém, ocorridas em outubro de 2004, pois se depararam com obstáculos representados por degraus e ausência de rampas nos locais destinados à votação (DEFICIENTES ..., 2004, p. 6).

Por sua vez, o jornal “O Liberal” publicou, em 13.03.2005, uma notícia com o seguinte título: Deficientes pedem rampas nas ruas – legislação prevê a adaptação de instalações físicas às necessidades dos deficientes, mas poucos são os que cumprem as determinações da lei (DEFICIENTES ..., 2005). Nessa notícia, há a informação de que cerca de 60% da população de Belém enfrentam dificuldades para locomoção e que as ruas, as praças e as calçadas não oferecem segurança para os transeuntes, com a agravante de que a legislação reguladora da adequação dos logradouros para acessibilidade e segurança de idosos e deficientes nunca saiu do papel. A notícia ainda comenta a situação da avenida Marquês de Herval, no bairro da Pedreira, salientando que em

[...] determinados trechos, a altura das calçadas é de um metro, algumas vezes até mais, [para concluir:] É impossível a um deficiente, tanto em cadeira de rodas quanto em muletas, conseguir transitar por outro lugar que não seja a pista. Arriscar a própria vida acaba se tornando a única saída para quem quer somente se locomover (DEFICIENTES ..., 2005).

A participação da sociedade, das maneiras como exemplificadas, é um reflexo do pluralismo jurídico, conceituado por Wolkmer (2001, p. 219, 222) como

[...] a multiplicidade de práticas jurídicas existentes num mesmo espaço sócio-político, interagidas por conflitos ou consensos, podendo ser ou não oficiais e tendo sua razão de ser nas necessidades existenciais, materiais e culturais

[acrescentando que somente ele, o pluralismo], saberá adequar com grau de justiça e equidade¹⁷³ [as diferenças naturais, físicas, culturais, sociais e econômicas, como ocorre, por exemplo, nas situações atinentes ao direito das minorias].

Permita-se aqui frisar que se alia a esse pluralismo a ética da alteridade, que, como explicita Wolkmer (2001, p. 269),

[...] é uma ética antropológica da solidariedade que parte das necessidades dos segmentos humanos marginalizados e se propõe gerar uma prática pedagógica libertadora, capaz de emancipar os sujeitos históricos oprimidos, injustiçados, expropriados e excluídos.

Sob a inspiração desse pluralismo e da alteridade, deve-se desencadear a participação cada vez mais intensa da sociedade na direção de provocar a efetividade dos direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais.

6.5 PROPOSTAS DE USO DE INSTRUMENTOS DE GARANTIAS

Finalmente, como pressuposto para materialização do sistema de garantias, um dos elementos dos direitos humanos, faz-se a propositura de uso massivo da ação civil pública, da ação civil ordinária e do mandado de segurança como instrumentos capazes de promover a efetivação das normas de acessibilidade e locomoção das pessoas com deficiência ou incapacidade determinada por suas limitações orgânicas.

6.5.1 Uso da ação civil pública

A efetividade dos direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, ou seja, a realização ou concretização desses direitos, encontra na ação civil pública um dos seus sustentáculos para a viabilidade.

Por outro ângulo, significa isso que a referida ação funciona como instrumento relacionado ao sistema de garantias que, de acordo com Castellanos e Terruró (1999, p. 70), é um dos tríplexes elementos dos direitos humanos e que se presta a protegê-los contra ameaças, limitações, desconhecimentos e violações.

¹⁷³ O autor assim se manifesta ao interpretar o pensamento de Jacques Vanderlinden sobre o pluralismo jurídico.

A ação precitada foi instituída pela Lei nº 7.347, de 24.07.1985, e é o instrumento de defesa dos interesses coletivos e difusos das pessoas com necessidades especiais, conforme dispõe a Lei nº 7.853, de 24.10.1989, a teor dos seus arts. 3º e 7º, admitindo, inclusive, a aplicação subsidiária daquele primeiro diploma legal.

No rol desses direitos se mesclam os de acessibilidade e locomoção das mencionadas pessoas, pois que dizem respeito a um número indeterminado delas e porque estão relacionados a um objeto indivisível, qual seja, o de terem acesso a edificações públicas e privadas de uso coletivo e meios de transporte coletivo e lhes serem disponibilizados equipamentos de urbanização e elementos do mobiliário urbano acessíveis, ao qual se vinculam mediante relações fáticas (MANCUSO, 1994, p. 114),¹⁷⁴ donde lhes ser conotada a natureza difusa.

A ação civil pública é, simultaneamente, de conhecimento, porque se destina a declarar uma relação jurídica, exteriorizando certeza quanto à existência desta e condenatória, em virtude de impor indenização ao réu, isto é, condenando-o a uma prestação de dar, sob a forma de pagamento em dinheiro, ou de fazer ou não fazer, sob a forma de comportamento comissivo ou omissivo, em satisfação ao desiderato do autor. Classifica-se, ademais, como ação condenatória mandamental, porque

a pretensão do autor é a de obter determinação judicial para que o réu se conduza na forma decidida na sentença, fazendo ou deixando de fazer alguma coisa, [ou condenatória pecuniária, porque] o objetivo do autor é o de obter do réu o pagamento de determinado *quantum* fixado na sentença (CARVALHO FILHO, 1999, p. 62).

No dizer de Meirelles, (2002, p. 161), “é predominantemente condenatória, em dinheiro ou em obrigação de fazer e não fazer”. É, também, uma tutela, que se divide em repressiva, consistente na condenação à indenização em dinheiro, pressupondo a ocorrência de dano a interesse coletivo ou difuso, e em preventiva, no caso de condenação à obrigação de fazer ou não fazer, para prevenir a ocorrência desse dano ou evitar o prosseguimento de alguma conduta ilegítima que o possa causar (CARVALHO FILHO, 1999, p. 60).

Um exemplo ilustrativo vale ser trazido à colação. Considere-se que, no período de janeiro a outubro de 2005, na construção de 5 (cinco) edifícios de 20 (vinte)

¹⁷⁴ Segundo o conceito de interesses difusos expendido pelo autor.

andares, em uma das capitais brasileiras, todos aqueles de propriedade de uma empresa de grande envergadura e nos quais estão localizados os seus departamentos, sendo, por isso, destinados ao uso coletivo, vale dizer, da população em geral, não foi nenhum de seus elevadores dotado de cabine que permita o acesso das pessoas com necessidades especiais, principalmente, as que se movimentam através de cadeira de rodas, em desobediência ao art. 13, III, da Lei Federal nº 10.098, de 19.12.00 e, também, em desacordo com as normas da ABNT (NBR 9050:2004, subseção 4.2.2) que exigem que as dimensões daquele ingrediente da edificação sejam de um módulo de referência (M.R.), isto é, 0,80 m x 1,20 m.

Nessa situação, haverá ensejo ao ajuizamento da ação civil pública, que será condenatória mandamental, pois, por seu intermédio, se estará postulando uma ordem judicial, para que aquela empresa cumpra uma obrigação de fazer, isto é, de implantar, naqueles 5 (cinco) prédios, elevadores com as dimensões adequadas, de modo que sejam utilizados por uma pessoa em cadeira de rodas.

Essa ação tem ainda caráter preventivo, porque, além de visar a impedir que a conduta daquela empresa prossiga causando danos àquelas pessoas, tolhendo-lhes a acessibilidade, previne novos danos dessa natureza. Pode ser, cumulativamente, condenatória pecuniária, expressa em indenização em dinheiro, cujo valor se reverterá ao fundo especialmente instituído para a proteção e reparação dos direitos difusos. Na área federal, o Decreto nº 1.306/94 trata do Fundo de Defesa dos Direitos Difusos.

De outra banda, a propositura da ação civil pública está subordinada ao preenchimento das seguintes condições, sob pena de carência do direito ao seu exercício.

A primeira dessas condições, a possibilidade jurídica do pedido, exige que o interesse colimado esteja previsto em lei. Tal exigência é atendida, em se tratando da acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, de vez que essa matéria está erigida em direito, de acordo com a Lei Federal nº 10.098, de 19.12.2000. No Estado do Pará, a matéria consta da Lei nº 6.020, de 10.01.1997. Em nível municipal está prevista, por exemplo, na Lei nº 8.068, de 28.05.2001, editada pelo município de Belém, capital do Estado do Pará. Assim sendo, a condição encontrará elementos para ser preenchida na legislação infraconstitucional. A propósito, segundo

discernimento de Meirelles (2002, p. 224), “somente em virtude de norma expressa de Direito Substantivo é que pode ser proposta a ação civil pública, não cabendo extravasar desses limites, sob pena de deturpação do instituto”. Reforça-se que essa condição é achadiça, *in casu*, pois os interesses coletivos ou difusos já estão convertidos em lei, vale dizer, têm a estatura de direitos devidamente previstos em diploma legal. No exemplo dado, esse direito está previsto no art. 13, III, da Lei nº 10.098, de 19.12.00, sob a forma de que as cabines dos elevadores devem ter dimensões que comportem uma cadeira de rodas ocupada por uma pessoa¹⁷⁵.

A segunda condição, o interesse de agir, tem como pressuposto o interesse do autor em ser alvo efetivo da tutela jurisdicional, em virtude da iminência de desrespeito ou real ofensa a um direito. Na seara dos direitos difusos, é esse pressuposto a ofensa a um desses. No âmbito dos direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, o pressuposto é o desrespeito e a ofensa a estes. Havendo esse pressuposto, ao autor compete demonstrar a necessidade de manejar a referida ação, para que seu direito seja reconhecido, bem assim a utilidade desse instrumento com vistas a esse reconhecimento e a adequação para que o alcance. No exemplo dado, esse pressuposto se evidencia, por desobediência ao art. 13, III, da Lei nº 10.098, de 19.12.00, o que ofende o direito de inumeráveis pessoas com necessidades especiais a cabines de elevadores em dimensões que acomodem cada uma utilizando cadeira de rodas.

A terceira condição é a que diz respeito à legitimidade das partes. Para satisfazê-la, deverão estas gozar de legitimidade *ad causam* e, desse modo, atuar no pólo ativo da relação processual, na propositura da aludida ação. Assim ocorre, também, em termos de exigência, quando essa ação colimar a proteção dos interesses difusos das pessoas com necessidades especiais. São entes legitimados e que, portanto, preenchem essa terceira condição, como sujeitos ativos da ação civil pública a que se vincule a proteção desses interesses, os enumerados no art. 3º da Lei nº 7.853 de 24.10.1989, a saber: o Ministério Público, a União, os Estados, os Municípios, o Distrito Federal, as associações constituídas há mais de 1 (um) ano, isto é, da data

¹⁷⁵ As dimensões devem ser compatíveis com um módulo de referência, 0,80 m x 1,20 m, como estabelecem as normas da ABNT (NBR 9050:2004, subseção 4.2.2).

do registro do respectivo estatuto, como prevêm os arts. 45 e 53 do Código Civil Brasileiro (Lei nº 10.406, de 10.01.02), as autarquias, as empresas públicas, as fundações e as sociedades de economia mista que incluam, em suas finalidades institucionais, a proteção das pessoas com necessidades especiais. Esses mesmos entes são os que podem funcionar na titularidade da ação civil pública colimadora do reconhecimento e concretização dos direitos difusos de acessibilidade e locomoção das referidas pessoas, os quais, também, se revestem da característica de direitos humanos. No exemplo dado, a ação poderia ser intentada por qualquer desses entes legitimados, pois a competência entre eles é concorrente, a teor do art. 5º da Lei nº 7.347, de 24.07.85, o que se conforma à abertura do art. 129, III, § 1º, da Constituição Federal, e um pode suceder ou substituir o outro, em cada de abandono do feito, consoante o art. 3º, § 6º, da Lei nº 7.853, de 24.10.1989.

O ente que goza de prioridade, em relação aos demais, para a propositura da referida ação, é o Ministério Público. Isso lhe decorre da “melhor posição para o ajuizamento da ação, por sua independência institucional e atribuições funcionais” (MEIRELLES, 2002, p. 163). Além disso, é dotado de legitimação extraordinária, que lhe dá fundamento para, em seu próprio nome, no pólo ativo da relação processual, colimar a proteção de interesses coletivos e difusos, dos quais terceiros numericamente indeterminados têm a titularidade, como ocorre com os direitos de acessibilidade e locomoção de um número indeterminado de pessoas com necessidades especiais, litigando assim contra quem, por ter ofendido esses direitos, se encontrar no pólo negativo da mesma relação.

Particularmente, no exemplo dado, uma associação poderia assumir o manejo da ação civil pública destinada a que as cabines dos elevadores passassem a ter as dimensões adequadas. No Estado do Pará, as associações representativas das aludidas pessoas poderiam ter esse comando. Citam-se, exemplificativamente, para esse fim, a Associação dos Deficientes do Pará (ADFPA) e Associação Paraense de Pessoas Deficientes (APPD), sediadas no município de Belém.

Na posição diametralmente contrária, ou seja, no pólo negativo da relação processual, não se cogita, também, da taxatividade de entes legitimados, como ocorre no pólo ativo, pois qualquer pessoa física ou jurídica está sujeita a suportar a referida

ação, arcando com os ônus decorrentes, desde que suas atitudes atinjam os interesses coletivos e difusos das pessoas com necessidades especiais, inclusive os seus direitos de acessibilidade e locomoção. São passíveis de assim figurar, como sujeitos passivos da referida ação, as pessoas naturais ou particulares e as pessoas jurídicas, tanto de direito público como privado, tais como a União, os Estados, os municípios, o Distrito Federal, as integrantes da administração pública direta, indireta e fundacional e as empresas não oficiais.

A prestação jurisdicional do Estado, como clímax do processamento da ação civil pública, se faz por meio de sentença para satisfação dos objetos de uma obrigação de fazer ou não fazer ou condenação em dinheiro, como prediz o art. 3º da Lei nº 7.347, de 24.07.1985. Esse desate, operacionalizado por meio da sentença, consistiria em condenar um dos sujeitos situados no pólo negativo à obrigação de dotar de acessibilidade as edificações públicas ou privadas de uso coletivo ou os meios de transporte coletivo ou de não serem construídas aquelas ou fabricados estes com barreiras arquitetônicas, bem como de adaptações dos edifícios existentes ou veículos que estejam trafegando, de modo que não continuem a oferecer aquelas barreiras.

Havendo o trânsito em julgado do *decisum* assim proferido, o passo consectário e lógico é o da sua execução, o que se faz por meio de processo autônomo, cuja promoção compete aos entes legitimados. Cuida-se, aqui, de legitimação natural, dentro da autonomia de que goza o processo de execução, ou seja, “legitimada para promover a execução é a parte autora que teve sua pretensão acolhida pela sentença condenatória” (CARVALHO FILHO, 1999, p. 373). Ao lado disso, segundo o autor, a legitimação se afigura concorrente, pois admite que os diversos órgãos e entes legitimados movam a execução. De outra maneira de dizer, o que a sentença determinar em termos de obrigações relacionadas à acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais deverá ser executado.

Tem-se, assim, o coroamento da ação civil pública como instrumento idôneo de proteção, realização e concretização dos direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais. Equivale a dizer que do uso dessa ação resulta a efetividade desses direitos. Funciona, portanto, a ação civil pública como mecanismo útil a essa efetividade.

De outra margem, o guarnecimento desses direitos, notoriamente os de acessibilidade e locomoção das referidas pessoas, pode ser demandado por meio de medida cautelar, tendo como pressupostos o *fumus boni juris* e o *periculum in mora*, respectivamente, a plausibilidade do direito objetivado e o risco de que pereça por força de serôdia ou delonga para que seja protegido. Pode ser colimada mediante a ação civil pública ou a ação cautelar vinculada àquela. A respeito disso, elucida Mancuso (1997, p. 149) que

[...] essa tutela de urgência há de ser obtida através de liminar que, tanto pode ser pleiteada na ação cautelar (factível antes ou no curso da ação civil pública) ou no bojo da própria ação civil pública, normalmente em tópico destacado da petição inicial.

Ao ser concedida, liminarmente, no bojo da ação civil pública, a medida cautelar se destina a suspender a atividade do réu que se exteriorizar lesiva aos interesses coletivos e difusos e que seja alvo da referida ação. Por derivação, presta-se a suspender a atividade que lesar os direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, os quais, além de serem direitos humanos, são direitos difusos.

Podendo ser concedida por meio de ação cautelar vinculada à ação civil pública, sob a forma de liminar, de acordo com o art. 804 do Código de Processo Civil, apresenta-se como solução jurídica destinada a evitar que a conduta do réu acarrete dano irreparável ou de difícil reparação para o autor, requerente da medida. Aplica-se, subsidiariamente, às questões em que se embatam os direitos coletivos e difusos das pessoas com necessidades especiais, como permite o art. 7º da Lei nº 7.853, de 24.10.1989, o que, por extensão, é facultado aos seres humanos que, devido às suas deficiências ou incapacidades orgânicas, se deparem com obstáculos arquitetônicos nos logradouros e edificações de uso público e nos meios de transporte coletivo.

A ação civil pública pode ser antecedida ou permeada pelo compromisso de ajustamento de conduta, previsto no art. 5º, § 6º, da Lei nº 7.347, de 24.07.1985, em simbiose com o art. 7º da Lei nº 7.853, de 24.10.1989, na forma seguinte: “Os órgãos públicos legitimados poderão tomar dos interessados compromissos de ajustamento de sua conduta às exigências legais, mediante cominações, que terá eficácia de título executivo extrajudicial”. Envolve, de um lado, o comprometente que, reconhecendo,

implicitamente, que sua conduta se afastara da legalidade, assume o compromisso de adequá-la às exigências da lei, adotando, para tanto, providências correspondentes às obrigações de fazer ou não fazer, ou seja, um *facere* ou *non facere* e, assim, dando ensejo à criação de título executivo extrajudicial. De outro lado, envolve o compromissário, que é o órgão público que toma do compromitente o compromisso¹⁷⁶.

O compromitente pode ser qualquer pessoa, de modo irrestrito, isto é, qualquer pessoa, administrativa ou não, de direito público ou privado, que tenha violado interesses coletivos ou difusos (CARVALHO FILHO, 1999, p. 184). O compromissário, por sua vez, não pode ser qualquer pessoa, mas somente os órgãos públicos legitimados para a ação civil pública, vale dizer, são o Ministério Público, a União, os Estados, o Distrito Federal, os municípios, as autarquias e as fundações de direito público, porque satisfazem à noção de órgão público lobrigada, em sentido amplo, pelo art. 5º, § 6º, da Lei nº 7.347, de 24.07.1985, a qual não se confunde com a de pessoa jurídica. Em outras palavras, a norma não se limitou a designar a noção de pessoa jurídica, pois como destaca Carvalho Filho (1999, p. 181 e 184),

o legislador não quis referir-se estritamente às partes componentes das pessoas jurídicas, como é o sentido técnico, [acrescentando que] a permissão contida na lei se direcionou para o lado público dos legitimados, com exclusão dos entes privados,

tanto assim que não podem funcionar como compromissárias as empresas públicas, as sociedades de economia mista e as fundações públicas de direito privado, de vez que, mesmo pertencendo à administração pública, são dotadas de personalidade de direito privado, e também as associações¹⁷⁷.

O compromisso pode ser lavrado em instrumento público ou particular. Ocorrendo isso antes da propositura da ação civil pública, quando se caracteriza a oportunidade de autocomposição, como resultado do reconhecimento por parte do compromitente de que sua conduta não se pautava pela legalidade, erige-se o compromisso assumido como um título executivo extrajudicial, deixando de existir o interesse de agir como fator necessário para a referida ação, que assim não há que ser proposta (CARVALHO FILHO, 1999, p. 191). Se ocorrer durante a ação civil pública, tanto com a formalização de um título executivo extrajudicial perante um órgão público

¹⁷⁶ Ainda conforme os ensinamentos de Carvalho Filho (1999, p. 182-184 e 193.).

¹⁷⁷ De acordo como as enumera Carvalho Filho (1999, p. 181).

(não necessariamente o autor da ação), o que esvazia o interesse de agir, como perante o órgão judicial por onde esteja tramitando aquela, situação em que se configura como compromisso extrajudicial, de caráter autônomo, o desate é a extinção do processo sem julgamento do mérito, em ambas as hipóteses, nos moldes do art. 267, VI, do Código de Processo Civil (CARVALHO FILHO, 1999, p. 194) .

Havendo descumprimento da obrigação constante do título executivo extrajudicial, gerado pelo compromisso de ajustamento de conduta, terá lugar a ação de execução. Tratando-se de descumprimento de obrigação de fazer, o juiz estabelecerá prazo para que o compromitente a cumpra e, caso contrário, o órgão compromissário requererá ao magistrado que terceiro a cumpra às expensas do devedor, consoante prevêm os arts. 632 a 641 do Estatuto Processual Civil. Se a obrigação for de não fazer, o órgão compromissário pleiteará ao juiz que determine que o compromitente desfaça o que praticou, isto é, o que, por força de lei, deveria ter se absterido de cometer, ou, se recalcitrar, que terceiro proceda ao desfazimento, às custas do devedor, que responderá por perdas e danos, como estabelecem os arts. 642 e 643 do referido Estatuto. Pelo descumprimento de qualquer dessas duas espécies de obrigação, o compromitente que as inadimplir fica sujeito a multa por dia de atraso e, também, a contar da data em que será devida, conforme compete ao juiz, ao despachar a inicial da execução, nos termos do art. 645 do Código de Processo Civil.

Como se pode perceber, o compromisso de ajustamento de conduta é meio viável, para que aquele que viola os direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais assuma, como compromitente, uma obrigação de fazer ou não fazer (por exemplo, adaptar uma edificação ou não construir um edifício sem corrimãos nas escadas ou sem rampas que permitam o acesso de uma pessoa em cadeira de rodas), perante um compromissário, que pode ser o Ministério Público ou um município. Se não a cumprir, sofrerá uma execução.

Colhem-se da jurisprudência alguns exemplos de aplicabilidade da ação civil pública, o que revela o seu potencial como viés para efetividade dos direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais.

Um desses exemplos é o que está consubstanciado na decisão proferida pelo Juízo da Comarca de Itaquaquetuba, do Estado de São Paulo, no bojo de uma ação

civil pública, concedendo tutela antecipada para obrigar uma empresa de transporte coletivo a fazer a adaptação de, pelo menos, um veículo de sua frota por linha, de acordo com as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). Houve interposição de agravo de instrumento, sob o nº 365.772-5/3, pela referida empresa, o qual, porém, não foi provido pelo Tribunal de Justiça daquele Estado, sendo mantida a referida decisão, de acordo com a seguinte ementa:

AÇÃO CIVIL PÚBLICA – transporte – pretensão a que se proceda à adaptação de ônibus de forma a permitir o acesso às pessoas idosas e deficientes – concessão da tutela antecipada – possibilidade – requisitos presentes – verossimilhança das alegações expendidas pelo autor e risco de dano irreparável ou de difícil reparação – decisão vinculada ao livre convencimento e prudente arbítrio do julgador – manutenção que se impõe – recurso não provido. [...]. Ficam ao critério discricionário do juiz, que ele exercerá prudente e motivadamente em cada caso, a outorga da tutela antecipada total ou parcial [...] A exigência de prova inequívoca significa que a mera aparência não basta e que a verossimilhança exigida é mais do que o *fumus boni juris* exigido para a cautelar [...] desaconselhável bulir nas decisões de primeiro grau de jurisdição que concedam ou neguem a antecipação da tutela, salvo quando ilegais, irregulares, teratológicas ou eivadas de nulidade insanável (SÃO PAULO. T.J., 28 abr. 2004).

O segundo exemplo é o da ação civil pública aforada pelo Ministério Público do Estado de São Paulo, com o propósito de que fosse adaptado o prédio de uma escola pública, para que a esta tivessem acesso as pessoas com necessidades especiais, tendo sido a decisão denegatória, mas reformada, com o atendimento à pretensão do autor daquela ação, nos termos da apelação cível nº 223.957-5/1-00, julgada pelo Tribunal de Justiça daquela Unidade da Federação, como ressoa da ementa adiante transcrita:

AÇÃO CIVIL PÚBLICA – obrigação de fazer – adaptação de prédio público – arts. 227, § 2º; 224 da Constituição Federal – Lei nº 7.859/89 – solução única – inexistência de campo para a discricionariedade – recurso provido (SÃO PAULO. T.J., 17 fev. 2004).

O terceiro exemplo decorre da ação civil pública, movida pelo Ministério Público, com vistas a que o Governo do Estado de São Paulo fosse condenado a proceder reformas e adaptações no prédio de uma escola estadual situada em Ribeirão Preto, tendo sido a decisão de primeiro grau denegatória modificada, por via da apelação cível nº 215.273-5/6-00, julgado pelo Tribunal de Justiça do mencionado Estado, admitindo a referida espécie de ação como instrumento idôneo a que se colime que os entes estatais proporcionem a acessibilidade das pessoas com necessidades

especiais a logradouros, edifícios de uso público e veículos de transporte coletivo, consoante reflete a seguinte ementa:

“EMENTA: AÇÃO CIVIL PÚBLICA – cidadania – Ministério Público – logradouros e edifícios públicos – portador de deficiência – acesso adequado – exigibilidade – legalidade – É admissível ação civil pública para que o Poder Público, Federal, Estadual e Municipal, seja obrigado a garantir à pessoa portadora de deficiência, seu acesso irrestrito a logradouros e edifícios de uso público e veículos de transporte coletivo. Ilícita, porém, é a ordem judicial explicitando a forma, por descaber ao Poder Judiciário, sob pena de invasão de competência, dizer qual obra deva ou não o Executivo realizar – Inteligência da CF/1988, arts. 2º, 24, inciso XIV, e seu § 4º, e 227, § 2º, e 244, da Constituição Bandeirante, art. 280 e art. 55 do seu ADCT, e da Lei nº 10.098, de 19.12.2000, arts. 11, caput, e seu Parágrafo único, incisos I a IV, e 23, Parágrafo único.
OBRIGAÇÃO DE FAZER – multa diária – cominação – legalidade – Não ostenta ilegalidade alguma a aplicação de multa diária, caso o responsável legal, no prazo fixado pelo Juiz, não implemente as medidas necessárias destinadas a assegurar aos portadores de deficiência, seu acesso a logradouros, edifícios de uso público e veículos de transporte público, ainda que se cuide de poder público, por estar contemplada em lei, sem quaisquer ressalvas, essa medida excepcional – Inteligência da Lei nº 7.347, de 24.7.1985, art. 11. Recurso parcialmente provido (SÃO PAULO. T.J., 14 ago. 2003).

O quarto exemplo advém de uma decisão que, no bojo de uma ação civil pública, impetrada pelo Ministério Público, foi proferida pelo Juízo de Direito da Comarca de Assis, no Estado de São Paulo, determinando, mediante concessão de liminar, que uma empresa de transporte disponibilizasse, em cada uma de suas linhas, um ônibus com sistema de elevação hidráulica ou adaptação similar. O agravo de instrumento nº 259.489-5/3 arrostou aquela decisão, que, todavia, foi confirmada pelo Tribunal de Justiça do referido Estado, como se reportou neste trabalho (subseção 3.5), com a reprodução da ementa.

Por todo o exposto, justifica-se a propositura de uso *ex abundantia* da ação civil pública pelas pessoas com necessidades especiais para a colimação e a efetiva materialização de seus direitos de acessibilidade e locomoção.

6.5.2 Uso da ação civil ordinária

A ação civil ordinária funciona como instrumento de obtenção concreta dos direitos humanos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, pois conduz à prestação jurisdicional estatal voltada ao reconhecimento em sentença judicial de que existem, em favor desses seres viventes e, mais que isso, de

que devem ser materializados pelos sujeitos passivos das obrigações de construir ou adaptar as edificações destinadas ao uso público, os elementos do mobiliário e equipamentos urbanos e os veículos empregados no transporte coletivo, tudo de acordo com as normas que exigem se apresentem acessíveis. É, portanto, idônea forma de garantia dos referidos direitos, correspondendo, assim, a uma das três condições dos direitos humanos, o sistema de garantias, segundo a lição de Castellanos e Terruró (1999, p. 168).

As referidas pessoas encontram viabilidade para o uso dessa ação, não apenas porque “é um direito subjetivo (de cada um) público, que se exerce contra o Estado, do qual se exige uma decisão sobre uma pretensão” (GRECO FILHO, 1998, p. 75-76) e, segundo a concepção de Chiovenda, se reveste de autonomia e independência, em face do direito material ou relação jurídica material eventualmente existente entre as partes¹⁷⁸, mas, também, porque podem preencher as condições exigidas para que a exerçam.

Deveras, podem demonstrar que satisfazem a exigência de possibilidade jurídica do pedido, a qual, como ensina Rodrigues (2000, p. 183), “diz respeito à previsão *in abstracto* daquilo que se pede, dentro do ordenamento jurídico” e, como quer Greco Filho (1998, p. 83-84), “consiste na formulação de pretensão que, em tese, exista na ordem jurídica como possível, ou seja, que a ordem jurídica brasileira preveja a providência pretendida pelo interessado”, de vez que os direitos das aludidas pessoas a terem acessibilidade nas edificações e locomoção, por meio dos meios de transporte coletivo, estão cominados no arcabouço representado pela Lei Federal nº 10.098, de 19.12.2000, afóra outros diplomas legais, inclusive regulamentares, sobre a matéria¹⁷⁹.

Reúnem, também, essas pessoas a possibilidade de demonstrar que têm o interesse de agir ou interesse processual¹⁸⁰, isto é, o de, indispensavelmente, obter o provimento judicial à pretensão de que lhes seja reconhecido e concretizado o direito de acessibilidade e locomoção, mediante eliminação de barreiras arquitetônicas ou adaptação das estruturas físicas onde existam, pois, se não conseguirem esse

¹⁷⁸ O autor se reporta ao entendimento de Chiovenda sobre a autonomia da ação (p. 75).

¹⁷⁹ Demonstrou-se a existência desse arcabouço na subseção 4.4.

¹⁸⁰ Expressão preferida de Rodrigues (2000, p. 183).

provimento, serão prejudicadas, de vez que tolhidas de lutar pela consecução dos seus direitos. Em virtude de reunirem essas condições, insta-lhes demonstrar esse interesse, porque está ligado à necessidade de que haja o pronunciamento jurisdicional sobre a demanda submetida ao Estado, ante a perspectiva de que, se não houver esse pronunciamento, lhes decorrerá prejuízo, enquanto jurisdicionados do referido ente público (NUNES, 2001, p. 39). Sem dúvida, terão esse prejuízo, caso não manejem a ação civil ordinária como um dos instrumentais disponibilizados pelo sistema de garantias, uma das dimensões dos direitos humanos.

As mesmas pessoas têm condições de demonstrar que gozam de legitimidade que, consoante Buzaid (1945), é a pertinência subjetiva da ação, ou seja, a *legitimitatio ad causam*. Esta se divide em ordinária, que ocorre quando, na mesma pessoa, há coincidência do titular do direito material e do titular da demanda e, em extraordinária, na qual não existe a referida coincidência, mas um substituto processual que exerce o direito de ação, em nome próprio, na busca de ver realizado o direito material do sujeito substituído (RODRIGUES, 2000, p. 190-195). A primeira, como regra geral, concerne a quem está autorizado a demandar por ser o titular da relação jurídica (GRECO FILHO, 1998, p. 77) ou, dizendo de outro modo, aquele que se considera titular de um direito material que sofreu violação. De acordo com a segunda modalidade, também chamada de substituição processual, a lei permite que aquele que não seja titular dessa relação jurídica demande em juízo, ou seja, ocorre toda vez que a lei autorizar que “alguém demande, em nome próprio, sobre direito alheio” (GRECO FILHO, 1998, p. 77 e 79).

Depreende-se daí que, individualmente, uma pessoa com necessidades especiais goza de legitimidade ordinária, por ser titular de um direito material vulnerado, o que ocorre, por exemplo, no caso de não haver acessibilidade no edifício onde more, competindo-lhe, portanto, intentar ação civil ordinária, para que o imóvel se adapte e se torne acessível.

As pessoas com necessidades especiais, por aglomerarem o preenchimento das três condições, estão aptas, em geral, para a propositura de ação civil ordinária.

A mencionada ação revela-se instrumento idôneo para declarar, por sentença, os direitos de acessibilidade e locomoção das referidas pessoas, como

resultado de sua persecução mediante o processo de conhecimento, exteriorizado pelo procedimento comum. Propõe-se, portanto, que essas pessoas a utilizem.

Ademais, no âmbito dessa ação, afigura-se cabível a tutela antecipada, que é o “adiantamento dos efeitos da decisão final, a ser proferida em processo de conhecimento com a finalidade de evitar dano ao direito subjetivo da parte” (NUNES, 2001, p. 165), e cuja natureza jurídica é a de “provimento judicial com eficácia mandamental ou executiva *lato sensu*”, pois “permite, a um só tempo, não só a entrega antecipada e provisória do próprio mérito ou seus efeitos, como também a efetivação imediata desta tutela” (RODRIGUES, 2000, p. 57). Exige-se, para ser concedida, não a certeza das alegações com base na análise das provas, mas a verossimilhança dessas alegações, ou seja, é suficiente, para que o julgador a expeça, que este disponha da aparência da verdade (NUNES, 2001, p. 167). Não se ampara apenas no *fumus boni juris*, exigindo, portanto, a verossimilhança das alegações, ou seja, a prova inequívoca e capaz de convencer o juiz acerca da procedência das mesmas e que, se não for concedida, haverá possibilidade de dano de difícil reparação, em virtude do *periculum in mora*, até que sobrevenham os efeitos da sentença de mérito, no final do processo de cognição¹⁸¹.

Desse modo, os direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais lhes podem ser concedidos antecipadamente, por decisão judicial, no bojo do processo de conhecimento, em decorrência do aforamento de uma ação civil ordinária ou comum, o que representa mais um viés de efetividade dos preditos direitos humanos.

Não havendo cumprimento da obrigação cristalizada no édito judicial, torna-se ela alvo de exeqüibilidade por força do processo de execução.

6.5.3 Uso do mandado de segurança

É outro meio idôneo para a persecução dos direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, mediante comprovação de sua certeza e liquidez e, conseqüentemente, efetividade dos mesmos, quando houverem

¹⁸¹ Em tal sentido os ensinamentos de Nunes (2001, p. 167)

sido violados em conseqüência de ilegalidade ou abuso de poder decorrente de ato de autoridade pública

Presta-se ao alcance desse clímax sob as formas de mandado de segurança individual e mandado de segurança coletivo.

A primeira dessas formas, prevista no art. 5º, LXIX, da Constituição Federal, está à disposição de toda pessoa física ou jurídica e de órgãos públicos despersonalizados e dotados de capacidade processual (Mesas de Câmaras Legislativas, Presidências de Tribunais, Chefias de Executivo e do Ministério Público, Presidências de Comissões Autônomas, Fundos Financeiros, Superintendências de Serviços etc.), como ensina Meirelles (2002, p. 22-23). Assim sendo, é instrumento utilizável por uma pessoa com necessidades especiais, na colimação de que o provimento jurisdicional lhe reconheça como líquidos e certos os direitos de acessibilidade e locomoção. Consoante, por outro prisma, a percepção de Ferraz (2006, p. 72), a doutrina e a jurisprudência bem o fazem, levando em conta a natureza e a origem do *mandamus*, em admitir que seja impetrado por instituições e órgãos públicos despersonalizados, mas dotados de capacidade judiciária ou processual, como os antes enumerados.

A segunda modalidade, o *mandamus* coletivo, diferenciando-se da primeira, pode ser impetrada por partido político com representação no Congresso Nacional, organização sindical, entidade de classe ou associação legalmente constituída e em funcionamento há, pelo menos, um ano, em defesa dos interesses de seus membros ou associados, nos termos do art. 5º, LXX, da Carta Magna Federal (MEIRELLES, 2002, p. 24-29).

Desse modo, as associações de pessoas com necessidades especiais agirão em nome próprio, como substitutas processuais daquelas, em conjunto, lutando para conseguir a materialização dos seus direitos de acessibilidade e locomoção (e não do direito individual de ou de alguns desses associados), com vistas ao que essas entidades terão legitimação direta, extraordinária (substituição processual) e não-intermediária, segundo esclarece Ferraz (2006, p. 73), cuja opinião é a de, para tanto,

não se cogitar de autorização expressa ou mandato¹⁸², no que é acompanhado do pensamento (de semelhante teor) de Meirelles (2002. p. 25, 26 e 35).

Não se confunde essa legitimação com a destinada à representação coletiva dos associados em juízo, porque, nesta última hipótese, há exigência de autorização expressa daqueles para ser aforada uma demanda, como prevê o inciso XXI do art. 5º da Constituição Federal¹⁸³.

De outro ponto, todavia, o mandado de segurança coletivo não se presta à defesa judicial de interesses difusos, pois se constituem em foco da ação civil pública, conforme Meirelles (2002, p. 25), que, entretanto, se reporta a que alguns tribunais admitem aquela espécie de *mandamus* em prol dos mencionados interesses, à luz do art. 5º, LXX, *b*, da Constituição Federal. Por sua vez, Ferraz (2006, p. 82) alude a que o Supremo Tribunal Federal assentou que esses interesses podem ser objetivados por meio desse *writ*, sendo exigível, porém, que os interesses estejam conectados com as finalidades da entidade demandante e, por derivação, com os interesses jurídicos da classe que representa.

Nos contornos do entendimento doutrinário, “o direito invocado, para ser amparável por mandado de segurança, há de vir expresso em norma legal e trazer em si todos os requisitos e condições de sua aplicação ao impetrante”, como ensina Meirelles (2002, p. 36), adicionando a seguinte explicação: “se sua existência for duvidosa; se sua extensão ainda não estiver delimitada; se seu exercício depender de situações e fatos ainda indeterminados, não rende ensejo à segurança”. Em suma, o direito demandado deve ser líquido e certo.

Essa liquidez e certeza é proporcionada às pessoas com necessidades especiais, sob a égide da Lei Federal nº 10.098, de 19.12.2000, que é um conjunto de normas gerais sobre a acessibilidade e a locomoção daquelas pessoas, tendo como enfoque a eliminação de barreiras arquitetônicas nas edificações e nos meios de transportes destinados ao uso coletivo, e o respectivo Regulamento (Decreto nº 5.296,

¹⁸² O referido jurista menciona que têm pensamento igual ao seu os juristas José Rogério Cruz e Tucci, Ernani Fidélis dos Santos e Lourival Gonçalves de Oliveira, embora em sentido contrário se posicionem Carlos Mário Velloso e Lúcia Valle Figueiredo.

¹⁸³ É o que se pode afirmar, a partir da explicação de Ferraz (2006, p. 73): “Na hipótese do inciso XXI do mesmo art. 5º a entidade representa seus associados, em seu nome agindo, e, por isso, taxativa a exigência de autorização expressa”.

de 02.12.2004), com remissão às normas técnicas expedidas pela ABNT e à Instrução Normativa nº 1, de 25.11.2003, do IPHAN e, também, encontra subsídios nas leis que, em cada Estado e nos municípios que os integram, tratam da matéria. Ao alcance desse alvo estão, por exemplo, a Lei nº 6.020, de 10.01.1997, editada pelo Estado do Pará, e a Lei nº 8.068, de 28.05.2001, do Município de Belém, que incorporam o tema em questão.

O *mandamus*, que colima a obtenção desses direitos líquidos e certos, será impetrado contra a autoridade coatora, que é aquela que, por seus atos, lesionar o referido direito das pessoas com necessidades especiais. Entende-se que essa autoridade é a que “detém na ordem hierárquica, poder de decisão e é competente para praticar **atos administrativos decisórios**, os quais, se ilegais ou abusivos, são suscetíveis de impugnação” (MEIRELLES, 2002, p. 32). Não se confunde essa autoridade com o simples executor de sua ordem (MEIRELLES, 2002, p. 32). Identificá-la, nitidamente, Greco Filho (1998, p. 305): “Autoridade coatora, para fins de mandado de segurança, é aquela que por integração de sua vontade concretiza a lesão, a violação do direito individual”. O processualista completa: “Não é, pois, autoridade coatora nem aquela que estabelece regras e ordena *in genere*, ainda que ilegalmente, nem aquela que executa o ato sem a integração de sua vontade”.

Não distante desses é o entendimento de Ferraz (2006, p. 98), que, apoiado na jurisprudência, salienta que na

[...] primeira e mais direta aproximação, autoridade coatora é a pessoa que ordena a prática ou a abstenção impugnáveis [ou ainda é] a que efetivamente pratica o ato lesivo; e não outra que, conquanto hierarquicamente superior, não se envolve na prática do ato.

Os efeitos do mandado de segurança devem ser suportados pelo sujeito passivo, que é a pessoa a que se destinam, por força de sentença¹⁸⁴. Esta, em se tratando de direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, deve determinar sejam concretizados por quem deva providenciar a construção ou a reforma de edifícios públicos ou implantar ou readaptar equipamentos e mobiliários urbanos, bem como mandar readaptar veículos destinados ao transporte coletivo, de acordo com o desenho universal e as normas técnicas de acessibilidade.

¹⁸⁴ Ferraz (2006, p. 89) afirma que “sujeito passivo é a pessoa jurídica que vai suportar os efeitos defluentes da ação”.

O mandado de segurança é uma ação civil e, também, um processo sumário documental, que se caracteriza por ser rápido, concentrado e fundado em prova documental, previsto constitucionalmente para a correção de atos de autoridade pública (GRECO FILHO, 1998, p. 303, 304, 306 e 308) e disciplinado pela Lei nº 1.533, de 31.12.51. Caracteriza-se, também, como ação de conhecimento, sem se confundir com a ação comum, em razão de sua veia constitucional, pois se insere entre os direitos fundamentais, previstos no art. 5º da Constituição Federal (FERRAZ, 2006, 33)¹⁸⁵.

Arrima-se o *mandamus* em prova pré-constituída das situações e fatos alegados (MEIRELLES, 2002, p. 37), não se intercalando em seu procedimento a previsão de coleta de provas testemunhais e periciais. Culmina na prolação de sentença que, ao apreciar o mérito da questão, avaliando sua liquidez e certeza, conclui pela concessão ou denegação da segurança (MEIRELLES, 2002, p. 91). Tem esse édito caráter repressivo, ao visar à correção da ilegalidade já consumada, ou preventiva, quando objetiva impedir a prática ilegal iminente; em razão de apreciar o mérito e julgar a existência e a inexistência do direito colimado, faz coisa julgada formal e material, (MEIRELLES, 2002, p. 92, 103-104) em face da identidade de pessoas, causa e objeto, e seus efeitos são *erga omnes*. Sua execução é imediata, específica ou *in natura*, vale dizer, “mediante o cumprimento da providência determinada pelo juiz, sem a possibilidade de ser substituída pela reparação pecuniária”, como afirma Meirelles (2002, p. 94) .

De outra banda, a segurança pode ser concedida por meio de medida liminar, como procedimento cautelar, desde que presentes a relevância dos motivos em que se assentar o pedido formulado na prefacial e a possibilidade da ocorrência de lesão irreparável ao direito colimado na impetração, se vier a ser reconhecido na decisão de mérito, girando tudo isso em torno do *fumus boni juris* e do *periculum in mora* (MEIRELLES, 2002, p. 73).

Vislumbra-se, dessarte, a partir das suas características e por estar tutelado pelo princípio da celeridade, que o mandado de segurança é um instrumento

¹⁸⁵ O autor ensina: “O mandado de segurança é uma ação, e ação de conhecimento. Como tal, insere-se na teoria das ações, dela haurindo suas coordenadas fundamentais. Como já sustentamos antes, não há como negar a natureza também processual do mandado de segurança. Doutra parte, contudo, não é uma ação comum: desfruta ela de berço constitucional, encartada entre as garantias fundamentais e direitos individuais e meta-individuais”.

catalisador da efetividade rápida dos direitos líquidos e certos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, ou seja, de, em seu favor, deverem ser eliminadas as barreiras arquitetônicas nas edificações públicas e privadas destinadas ao uso público e nos meios de transporte coletivo, assim também implantados equipamentos e mobiliários urbanos acessíveis. Tem, enfim, pertinência com o sistema de garantia, um dos elementos dos direitos humanos, juntamente com o reconhecimento e o condicionamento material destes¹⁸⁶.

Casos há que bem demonstram a utilização viável do *mandamus*. Em um desses casos a impetrante, uma parlamentar, colimou obter a segurança contra ato da presidência da Assembléia Legislativa de seu Estado que não providenciou adequar a tribuna às necessidades especiais daquela, vindo a ser vitoriosa por via de recurso ordinário em mandado de segurança, o qual tomou o nº 9.613/SP (98/0022827-6), do Superior Tribunal de Justiça – STJ. (Seção 2.5).

O outro caso é o que se cristalizou no mandado de segurança nº 539/99, cuja impetrante tivera seu automóvel removido pelo Departamento de Operações do Sistema Viário (DSV), do Estado de São Paulo, pelo motivo de que aquela ultrapassara o horário estabelecido para estacionamento na via pública. A decisão denegatória da medida, proferida pelo Juízo de Direito da 6ª Vara da Fazenda Pública da Comarca da Capital, foi reformada pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo, ao dar provimento à apelação cível nº 140.734-5/0-00, interposta por aquela impetrante, cujas alegações foram no sentido que o estacionara em local onde não havia qualquer sinalização de proibição e que, naquele automotor, especialmente fabricado para atender-lhe as deficiências, constava o adesivo com informação dessa finalidade. A ementa referente a esse julgado é a seguinte:

MANDADO DE SEGURANÇA COM LIMINAR EM CARÁTER DE URGÊNCIA PARA LIBERAÇÃO DE VEÍCULO APREENDIDO EM VIA PÚBLICA. Segurança denegada pelo juízo a quo. Tratamento especial aos indivíduos portadores de deficiência. Decisão reformada. Recurso provido”. (SÃO PAULO. TJ, 30 jan. 2002)

Por tudo que foi visto, justifica-se a proposição para o uso constante do mandado de segurança em favor das aludidas pessoas.

¹⁸⁶ A esse trinômio se reportam Castellanos e Terruró (1999, p. 168-170).

7 CONCLUSÃO

A acessibilidade e a locomoção são verdadeiros ideários a serem concretizados em benefício dos seres humanos, fustigados por limitação orgânica, herdada geneticamente ou adquirida no decorrer da existência.

O alcance realístico desse ideário depende da inclusão das referidas pessoas no contexto social, para o que devem confluír as forças da sociedade e a predisponência de cada um dos referidos seres viventes.

A contribuição em tal sentido por parte da sociedade depende de sua mudança atitudinal, não só de vencer o estigma que experimenta em relação àquelas pessoas, mas, sobretudo, no sentido de lhes oferecer a oportunidade almejada, sob a forma de eliminação de barreiras arquitetônicas ou adaptação nos locais e veículos onde existam, e, também, de implantação de equipamentos e mobiliários urbanos acessíveis.

A busca dessa mudança de atitude da sociedade, sempre, foi fator exigível desta e vai-se afigurando mais plausível nos dias atuais, em favor das aludidas pessoas, singularizadas por limitações que as colocam em situação desvantajosa diante das referidas barreiras, ou da falta dos referidos ingredientes nos mais diversos espaços públicos. Não há exagero em dizer que essa busca se amolda à vertente hodierna de que “cada vez mais as pessoas pensam que a sociedade deve dispensar tratamento especial favorável àqueles que nascem em situações precárias, social e fisicamente”, como já afirmou Perelman¹⁸⁷.

A mudança em tal sentido não pode, entretanto, restringir-se aos confins doutrinários ou filosóficos, mas se tornar prática real, de modo que às mencionadas pessoas seja assegurada a liberdade de ir e vir de qualquer lugar, em edificações e espaços públicos que, para esse fim, deverão estar livres de qualquer obstáculo físico-estrutural e, também, por via de meios de transporte adequados às limitações daqueles seres humanos.

¹⁸⁷ Trecho de respostas dadas por Chaim Perelman em entrevista concedida, em 1973, ao jornalista Wiktor Osiatynski, e publicada na revista polonesa *Kultura*, segundo Maneli (2004, p. 173).

Essa mudança se torna tão mais imprescindível, quando se verifica que as cidades ainda não se enquadram no conceito de desenho universal, como reflexo de a bosquejada mudança de atitude continuar a sofrer tardança, percepção decorrente da observação da realidade, na qual, *v. g.*, os prédios ainda ostentam escadas íngremes, os elevadores nem sempre estão providos de botoeiras com inscrições em Braile, os pisos em geral, nos mais diversos locais, não estão revestidos de antiderrapantes, as calçadas são desniveladas e escorregadias, os ônibus não oferecem dispositivos para receber uma cadeira de rodas com seu ocupante etc. Isso nas metrópoles. No interior, não é menos grave a situação.

Na verdade, mesmo na atualidade, pode-se ter a avaliação de que as cidades não se ajustam ao grau de exigência, para que se configurem como propiciadoras do pleno exercício da cidadania pelas pessoas que se singularizam por deficiências, incapacidades ou mobilidade reduzida. Paira no ar resíduo muito intenso de egoísmo, pois as pessoas que não apresentam essas características (ou não têm algum familiar acicatado pelas mesmas) se mostram imbuídas de tal sentimento ou se comportam indiferentes aos problemas de acessibilidade daquelas. É o que se depreende pelas suas atitudes na construção de edifícios, na preparação de calçadas, na fabricação de ônibus, metrô etc. ou na omissão de adaptá-los às proporções antropométricas das preditas pessoas ou suas limitações orgânicas.

Ao que parece, olvida a sociedade de que as pessoas com essas singularidades, também, estão sob o pálio do princípio da dignidade da pessoa humana, insculpido no art. 1º, III, da Constituição Federal, o qual permeia o conjunto de direitos fundamentais, dentre os quais o da igualdade, ao lado da liberdade, o que deflui de seu *status* de “valor-guia não apenas dos direitos fundamentais, mas de toda a ordem constitucional, razão pela qual se justifica, plenamente, sua caracterização como princípio constitucional de maior hierarquia axiológico-valorativa”¹⁸⁸.

Esquece-se a sociedade, ainda, de que a igualdade não é um princípio dado, de vez que “as pessoas não nascem iguais e não são iguais nas suas vidas” porém, resulta da organização humana e é meio que serve para “igualizar as diferenças

¹⁸⁸ Como, a partir de K. Stern, Staatsrecht III/1, p.23, afirma Sarlet (2005, p. 122).

através das instituições”, como leciona Láfer (1998, p. 152 e 150)¹⁸⁹, enfatizando: “Nós não nascemos iguais: nós nos tornamos iguais como membros de uma coletividade em virtude de uma decisão conjunta que garante a todos direitos iguais”. Por conseguinte, ao contrário de sua postura omissiva, a sociedade deveria conferir tratamento de igualdade material a essas pessoas, em respeito às limitações de que são possuidoras, tornando-lhes acessíveis todas as estruturas de uma cidade.

A sociedade demonstra comportamento recalcitrante quanto a construir ambiente físico-estrutural e a fabricar veículos automotores coletivos em obediência às normas técnicas de acessibilidade, dando a perceber que não assimila a igualdade como um trunfo para a benesse geral, isto é, um viés idôneo para contemporizar as adversidades enfrentadas por quem sofre os efeitos de limitações orgânicas e que não prejudica quem não sofre dessas limitações, deixando, desse modo, de orientar-se pelas premissas de que

[...] igualdade não implica imposição de sacrifícios aos mais capacitados em benefício daqueles menos capacitados [e sim] implica suprir, através de ações positivas, as deficiências dos que se encontram em condições desfavorecidas, para que tenham iguais oportunidades para alcançar os mesmos benefícios daqueles que não padecem de limitações (JAYME, 2005, p. 47)

Aliás, pode-se afirmar mesmo que a acessibilidade não prejudica em nada as pessoas que não têm limitações para enfrentar as vicissitudes das estruturas físico-ambientais, podendo até ser-lhes benéfica, de certo modo, bastando que, *v.g.*, se suscite o pressuposto de que calçadas bem niveladas e com antiderrapantes tornam mais seguro o ato de caminhar das referidas pessoas, além de serem indispensáveis para as que padecem dessas limitações. O mesmo pode-se dizer de rampas e escadas com corrimãos em ambos os lados ou paredes ou de elevadores com dimensões adequadas.

Por outro lado, a sociedade, ainda, não conseguiu assimilar, de modo maciço, quão será benéfico para as pessoas com necessidades especiais a abolição ou a adaptação de qualquer barreira físico-estrutural. Isso se pode atribuir ao fato de, ainda, não se ter apercebido de que, na era atual, há lugar à tolerância. Esta não se cinge à

¹⁸⁹ O autor assim se manifesta ao explicar que, para Hannah Arendt, não se reveste de verdade a assertiva de que “todos os homens nascem livres e iguais em dignidade e direitos”, constante da Declaração de Virgínia de 1776, da Declaração Francesa de 1789 e da Declaração Universal dos Direitos do Homem de 1948.

liberdade religiosa ou à opinião de quem acredita ou pensa de modo diferente, mas tem o sentido um convicto “sim” ao outro reconhecido como pessoa de igual valor, permitindo que seja o que é e como é (KAUFFMANN, 2004, p. 487).

Diferentemente, decerto, seria o posicionamento da sociedade em relação aos problemas de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, se acompanhasse o entendimento de Kauffman (2004, p. 506-507) acerca de que a questão da tolerância não se esgota no respeito às convicções alheias, mas de que as pessoas devem ser ajudadas a ter liberação de suas carências existenciais, a fim de que “possam alguma vez viver de forma humanamente digna”, pois somente assim terão “uma oportunidade de se auto-emancipar numa sociedade livre e tolerante”.

Ao encontro dessas emanações sobre o alcance da tolerância vem a assertiva de Bobbio (1992, p. 203):

Hoje, o conceito de tolerância é generalizado para o problema da convivência das minorias étnicas, lingüísticas, raciais, para os que são chamados geralmente de ‘diferentes’, como, por exemplo, os homossexuais, os loucos ou os deficientes.

Além disso, esse jusfilósofo aponta a dicotomia entre a tolerância em sentido positivo e a tolerância em sentido negativo, explicitando que a primeira

[...] se opõe a intolerância (religiosa, política, racial), ou seja, à indevida exclusão do diferente, [ao passo que a segunda] se opõe a firmeza nos princípios, ou seja, à justa ou devida exclusão de tudo o que pode causar dano ao indivíduo ou à sociedade (BOBBIO, 1992, p. 211).

A partir daí, pode-se afirmar que à primeira dessas premissas se amolda o propósito de oferecer acessibilidade e locomoção às pessoas com necessidades especiais, como manifestação tolerante das pessoas que não tenham essas limitações, vale dizer, de aceitá-las com suas limitações e as conseqüências que implicam em construção das estruturas ambientais e fabricação dos veículos em respeito às limitações e às medidas antropométricas daquelas.

Faz ainda Bobbio (1992, p. 211), nessa sede, comentário que merece ser incluído em pauta de reflexão, a seguir:

Se as sociedades despóticas de todos os tempos e de nosso tempo sofrem de falta de tolerância em sentido positivo, as nossas sociedades democráticas e permissivas sofrem de excesso de tolerância em sentido negativo, de tolerância no sentido de deixar as coisas como estão, de não interferir, de não se escandalizar nem se indignar com mais nada.

Deveras, não margeia o exagero o entendimento que daí se infere de que, se não houver tomada de posição por parte da sociedade hodierna em favor de promover a inclusão social das pessoas com necessidades especiais, para isso, desobstruindo os percursos, mediante a eliminação de toda e qualquer barreira arquitetônica, estará caracterizada omissão equivalente à falta de tolerância positiva ou ao excesso de tolerância negativa. Noutras palavras, sob o risco de incorrer nesses extremos, não se pode mais deixar, de maneira parcimoniosa, que as aludidas pessoas continuem sendo cerceadas em seus desejos de participação no mundo, ante os obstáculos existentes nas edificações e nos espaços destinados ao público, nem nos meios de transporte coletivo.

O Estado, por sua vez, não tem sido atuante e presente na proporção desejável no flanco em que se deparam com falta de acessibilidade e locomoção acessível as pessoas com necessidades especiais. Não tem, ao longo de anos a fio, se preocupado em destinar dotações orçamentárias para programas específicos de construção e adaptação de prédios destinados ao uso público, até porque somente em época mais recente se cogita de dotar esses imóveis de acessibilidade. No que tange à legislação infraconstitucional, como complemento das normas constitucionais instituidoras de acessibilidade e locomoção, decorrentes dos arts. 227, § 2º, e 244 da Carta Magna Federal, houve atraso notório em sua edição, tanto assim que, depois de pequenos ensaios como o foram a Lei nº 7.853, de 24.10.1989, e a Lei nº 10.048, de 08.11.2000, somente 12 anos após a promulgação daquela Lei Maior foi inserida no ordenamento jurídico nacional a Lei nº 10.098, de 19.12.2000, que contém as normas gerais sobre acessibilidade, sendo regulamentada pelo Decreto nº 5.296, de 02.12.2004.

Essa apatia não se coaduna com o perfil de que “o Estado não é o fim do homem; sua missão é ajudar o homem a conseguir o seu fim. É meio, visa à ordem externa para a prosperidade comum dos homens”, como o proclama Maluf (1995, p. 309-311), nem com a assertiva de Kelsen (1934, p. 53, apud CASTELLANOS; TERRURÓ, 1999, p. 175), no sentido de que “así se revela que el Estado no es más que um médio para la realización de todos os posibles fines sociales [fin jurídico, fin cultural, fin de poder, fin de libertad]”

A conseqüência disso, por conta do Estado, é a de que a tardança na emissão daqueles importantes diplomas infraconstitucionais prejudicou, sem sombra de dúvidas, a materialização dos direitos de acessibilidade e locomoção de que são credoras aquelas pessoas, o que somente agora se começa a implementar, mesmo assim em escala aquém do minimamente imprescindível.

Vem, também, o Estado tardando no trato das questões relacionadas à acessibilidade e locomoção das preditas pessoas por meio do plano diretor, haja vista que, dos 5.507 (cinco mil quinhentos e sete) municípios brasileiros (IBGE, 2003) a minoria, ou seja, apenas 80 (oitenta) dentre os 1740 (um mil setecentos e quarenta) que a isso estão obrigados, em virtude de possuírem mais de 20.000 habitantes, tinham, até um certo tempo, instituído esse instrumento básico do planejamento e desenvolvimento urbano (como se aventou na Seção 6.4.1).

O referido plano é, na verdade, um reflexo do Estado Democrático de Direito, que tem como viés o bem-estar social, que funciona como axioma, por assim dizer, da justiça social, ou seja, nesta se compreende ou por meio dela deve ser plasmado. O referido bem-estar, segundo o assimila Meirelles (1994, p. 23), “confina com o bem-comum, isto é, o bem de todos e de cada um, do qual depende a felicidade geral”. Nessa direção, é o entendimento de Tobeñas (1966, p. 51-61) de que a justiça social está relacionada com as exigências da vida atual. A indispensabilidade do plano diretor, então, se evidencia, como instrumento útil à sociedade, dentro do município, sob a égide da democracia, o que serve de fundamento à sua elaboração com a participação popular, com vistas a que o planejamento urbano viabilize todos os anseios da comunidade, inclusive do segmento representativo das pessoas com necessidades especiais. Por isso, como ressonância desse desdobramento democrático, deve o referido instrumento prever a eliminação de barreiras arquitetônicas e a implantação de equipamentos e mobiliários urbanos acessíveis àquela parcela da população, no afã de materializar a igualdade constitucional que as envolve juntamente com as pessoas livres de limitações.

A humanidade, sempre, tratou, com desprezo e desumanamente, as pessoas com alguma diferença orgânica, chegando mesmo a eliminar, sumariamente, as recém-nascidas, como ocorria em Esparta, quando eram lançadas a 2.400 metros de altura,

do Taigeto (FONSECA, R., 1997, p. 136), ou durante a Segunda Guerra Mundial, na primeira metade do século XX, com a prática de eutanásia contra doentes mentais incuráveis (SÉGUIN, 1999, p. 20).

No decorrer dos tempos, embora sem a exteriorização de tão dantescos modos de eliminação, o tratamento desfavorável a essas pessoas persiste, ainda que sob forma escamoteada, ou seja, não se lhes vêm dando oportunidades em doses iguais às de que são consideradas merecedoras as pessoas sem aquelas singularidades. Isso é o que denota a postura da sociedade em não as envolver na mesma proporção do desenvolvimento, tanto assim que, no aspecto arquitetônico das cidades, ainda predominam as barreiras arquitetônicas, como a simbolizar a oposição social a que usufruam do mesmo nível de participação dos bens sociais com que são contempladas as pessoas sem necessidades especiais. Parece que essa postura se alimenta do secular sentimento de que os que têm deficiência, incapacidade ou mobilidade reduzida devem ficar segregados em casa, quando a têm, em asilo mantido pela caridade pública, perambulando pelas ruas ou às expensas da mendicância.

Toda essa manifestação da sociedade vem atravessando os tempos, inclusive na era da globalização da economia que, na concepção de Santos (2003, p. 308), “representou maior prosperidade para alguns países, mas não só manteve intactas, se não mesmo agravou, as assimetrias globais no sistema mundial, como agravou claramente as desigualdades sociais” e “tem contribuído para aumentar a distância entre os que dela se beneficiam e a grande maioria dos excluídos” (MIRANDA NETO, 2003, p. 15).

Como ressonância do mundo globalizado, não se acredita que aquelas pessoas são capazes de participação no processo de crescimento político, econômico e social, em razão de suas limitações e do estigma que gira em torno disso. É uma verdade cruel, mesmo quando se percebe que, como resultado de muito esforço, tal mentalidade vai cedendo meandros para acomodar a possibilidade de aceitação das referidas pessoas, com sua inclusão, na escola e no mercado de trabalho. Tal resultado é o êxito de um empenho que pouco a pouco foi se firmando, em um **trabalho de formiguinhas**, para usar esse velho adágio. Esse resultado, porém, é apenas um riacho em comparação ao oceano do que há por fazer para que as referidas pessoas

sejam reconhecidas como úteis e capazes de participar efetivamente nos interesses da sociedade como um todo.

De qualquer maneira, persiste em olvidar, acentue-se, o mundo econômico globalizado de que as referidas pessoas, apesar de suas limitações ou diferenças, têm potencial para dele participarem, desde que se lhes proporcionem as condições adequadas para tanto, como assinala Cohen (1998, p. 925)¹⁹⁰.

Não se pode concordar com a propensão excludente da sociedade, em qualquer era, nem mesmo sob o império da globalização, pois se deve ter em boa memória que as deficiências não são motivo bastante para tolher quem quer que seja de participar, ativamente, da vida em todas as suas manifestações e nos setores em que se exija a exteriorização da competência do ser humano. É o que se discerne a partir do entendimento de Harkin (1994, p. 936, apud FIGUEIREDO, 1997, p. 76), para quem as deficiências têm a seguinte significação:

[...] constituem uma parte natural da experiência humana. Elas não diminuem sob nenhum aspecto o direito das pessoas de viverem independentemente, de gozarem de auto-determinação, de fazerem as suas próprias escolhas, de perseguir carreiras significativas, e de experimentar uma integração completa na vida econômica, política, social, cultural e educacional do país.

O melhor remédio, em termos sociais, para as pessoas com necessidades especiais é a sua inclusão, para tanto, possibilitando-se-lhes o acesso e a locomoção indispensáveis a que participem de todos os setores da existência, principalmente na busca de escolarização e preparação intelectual e de atuação no mercado de trabalho. Essa solução, na prática, surte efeitos muito mais benéficos, porque, além de representar uma política pública inclusiva, permite que essas pessoas sejam úteis a si mesmas e à coletividade. Insta ser cultivada pela sociedade e sobraçada pelo Estado.

Deve-se considerar que, para o referido ente, é menos gravoso adotar medidas que possibilitem àqueles seres humanos “manter vida produtiva e integrada socialmente, do que arcar com os custos de mantê-los em estado de dependência

¹⁹⁰ Em tal sentido o que salienta o autor, da seguinte maneira: “A globalização tem generalizado as diferenças quando na verdade deveria acolher no processo conjunto de sua evolução econômica, política e social todos os indivíduos, grupos, classes, lugares e atividades, nações e nacionalidades, campos e cidades, diferenças e identidades. Se forem fornecidas as condições adequadas, cada ser humano encontrará um ambiente propício para as suas existência e realização e para uma contribuição positiva à sociedade”.

econômica, privados de uma qualidade mínima de vida e da dignidade garantida a todos os cidadãos”, como bem salienta Séguin (1999, p. 21).

Nesse passo, parece bom refletir sobre o significado de as referidas pessoas serem obsequiadas com gratuidade das passagens nos meios de transporte coletivo, nos espetáculos de diversão pública e com pensão vitalícia às custas da Previdência Social.

Nada se tem contra essas medidas, levando-se em consideração que a maioria dessas pessoas são financeiramente hipossuficientes. A norma do art. 203, V, da Constituição Federal, que prevê a aludida pensão no valor de “um salário mínimo de benefício mensal à pessoa portadora de deficiência e ao idoso que comprovem não possuir meios de prover à própria manutenção ou de tê-la provida por sua família”, é hierarquizada como cláusula pétrea¹⁹¹. Contudo, se lhes fosse dada a igualdade de oportunidades nos mais diversos setores da vida, principalmente na educação e no trabalho, mediante políticas públicas que lhes proporcionassem acessibilidade e locomoção aos lugares onde pudessem obter preparação para o mercado laboral e, depois, neste ingressassem de modo efetivo e permanente, para auferir recursos que lhes garantissem a sobrevivência minimamente digna, possivelmente as mencionadas pessoas não precisariam daquelas ajudas. Iriam tendo emancipação financeira, progressivamente. Poderiam, decerto, pagar suas passagens nos transportes coletivos e nos espetáculos de diversão pública, além de se tornarem contribuintes da Previdência Social.

Assim, seriam essas pessoas destinatárias do desenvolvimento, direito humano de terceira geração ou dimensão e, também, para ele dariam contribuição. Isso deveria ocorrer de acordo a assimilação de que “o desenvolvimento a que o indivíduo e a sociedade aspiram é um estado de realização comum das pessoas, e não de exclusão de umas, para favorecimento de outras”, como o enunciou Marinho (apud SILVA, 2004, p. 66).

De outra monta, não se diga que essa busca toda em favor das pessoas com necessidades especiais, tomando-se como baliza a acessibilidade e a locomoção por meio de uma política pública específica, em que se engajem a sociedade e o Estado,

¹⁹¹ Assim a consideram Assis e Pussoli (1992, p. 76-77).

não é factível. Os exemplos existentes, ainda que minoritários e como demonstradores da precariedade existente, comprovam a factibilidade em tal sentido. Somam-se aos que já foram citados (Seções 5.2 a 5.5) os adredemente reservados para agora, vale dizer¹⁹², o da implantação de pistas tácteis em relevo sobre as calçadas públicas, em alguns bairros da cidade de Salvador, no Estado da Bahia, as quais possibilitam que as pessoas com deficiência visual tenham maior facilidade de deslocamento, bem como interligam os terminais de ônibus aos locais onde estão sediadas as entidades que as assistem; o Sistema Integrado de Transporte Especial (SITES), que, em Curitiba, Estado do Paraná, disponibiliza 40 (quarenta) ônibus adaptados, com profissionais treinados, para o atendimento diário de cerca de 2.400 (dois mil e quatrocentos) alunos das escolas especiais da cidade; e o Programa Transporte Eficiente, da Prefeitura de Niterói, Estado do Rio de Janeiro, que oferece 14 (quatorze) vans, que servem às pessoas com necessidades especiais.

Na atual conjuntura, ilustrada por essas concretizações, o que se vislumbra é a possibilidade de que estas se multipliquem e tornem, oceânica e maciçamente, realidades as pretendidas políticas públicas voltadas à acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais. Basta, para tanto, haver vontade política, independentemente de as normas contidas nos arts. 227, § 2º, e 244 da Carta Magna brasileira serem de eficácia limitada e de natureza programática e, doravante, antes mesmo que se esgotem os prazos previstos na legislação infraconstitucional sobre a matéria, inclusive nos Estados e, principalmente, nos municípios.

Além disso, há como fator inarredável a que os direitos de acessibilidade e locomoção se tornem uma realidade global a prática da solidariedade ou fraternidade como direito humano de terceira geração ou dimensão. Dallari (2004, p. 16) frisa que há “uma solidariedade natural, que decorre da fragilidade da pessoa humana e que deve ser completada com o sentimento de solidariedade”, enfatizando: “Aí está o ponto de partida para a concepção básica dos direitos humanos neste começo de milênio”. Com base nessa percepção jusfilosófica, torna-se impreterível que toda a sociedade se

¹⁹² Exemplos extraídos de Brasil. Tribunal de Contas da União (2004, p. 63 e 69).

conglomerado para a concretização dos aludidos direitos, mediante a adoção do desenho universal em todas as edificações, espaços públicos e veículos de uso coletivo.

Em decorrência da realidade, na qual as pessoas com necessidades especiais enfrentam as adversidades existenciais, ocasionadas pelas barreiras arquitetônicas, nas edificações e espaços destinados ao uso público e nos meios de transporte coletivo, caracteriza-se problemática que, para ser equacionada, exige um conjunto de propostas das quais, se colocadas em prática, fluirá a solução capaz de fazer com que se materialize, efetivamente, a igualdade entre as referidas pessoas e as que não sofram os efeitos das singularidades, que são as deficiências e as incapacidades orgânicas, causadoras de que aquelas primeiras se deparem com desvantagens, na busca de utilização das estruturas físico-ambientais.

Para satisfazer ao propósito finalístico de haver a efetividade dos direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas alcançadas pelos mencionados efeitos, as referidas propostas foram formuladas, tendo em vista quatro ângulos, mediante os quais se tem a intenção de dar tratamento inovador ao tema, no afã de solucionar a predita problemática. Assim sendo, colocam-se essas propostas sob as perspectivas dos seguintes ângulos: o das inovações normativas, o da implementação de origem financeira, os da estruturação e participação e o do uso dos instrumentos de garantia.

Uma das propostas que se orientam pelo ângulo das inovações normativas está imbuída do ânimo de combater e impedir a demora e, até, certa desídia, no cumprimento e na complementação infraconstitucional das normas programáticas constantes dos arts. 227, § 2º, e 244 da Magna Carta Federal, as quais prevêm a eliminação ou a adaptação das barreiras arquitetônicas, para isso, sugerindo-se que o assunto passe a ser incorporado ao elenco das normas de aplicação plena e imediata do art. 5º da mesma Carta.

A outra proposta, sob o aludido ângulo, é a de não apenas impregnar de força coercitiva o tratamento do assunto, mas de uniformizá-lo no corpo de um estatuto que sirva de inspiração e desencadeador de obediência às normas infraconstitucionais reguladoras dos direitos de acessibilidade e locomoção perseguidos por aquelas pessoas. Não se pode ficar à mercê de normas estaduais ou municipais que não seguem o mínimo de padronização acerca dos referidos direitos, muitas vezes

descurando na previsão de aspectos importantes relacionados aos mesmos, isso quando não os omitem. Ademais, corresponde esse estatuto ao desiderato de consolidar as normas que tratam da matéria, de modo que não se desperdicem em detrimento das gerações futuras, se não ainda da atual.

Ainda sob esse ângulo, envereda-se pela propositura de serem criados tipos que criminalizem condutas que se afigurem impeditivas da acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, cuidando-se, dessa maneira, de evitar que caia no vazio todo o conjunto de normas reguladoras desses direitos, se não houver a ameaça estatal a compelir os possíveis recalcitrantes a cumpri-las. Não se está querendo desmesurar o acervo de tipos penais, já considerado abundante, mas apenas tornar efetiva a característica sancionadora do Direito Penal, como *ultima ratio*, em homenagem ao pendor hodierno desse ramo da ciência jurídica, ou seja, do Direito Penal Mínimo, cuja significação é a seguinte, conforme Greco (2005, p. 30):

Na concepção que podemos chamar de 'equilibrada' situa-se o Direito Penal Mínimo. O seu discurso, mais coerente, permissa vênua, com a realidade social, apregoa, em síntese, ser a finalidade do Direito Penal a proteção tão-somente dos bens necessários e vitais ao convívio em sociedade. Aqueles bens que, em decorrência de sua importância, não poderão ser somente protegidos pelos demais ramos do ordenamento jurídico.

No que tange às propostas feitas, sob o ângulo de implementação de origem financeira, uma delas representa a preocupação que se deve ter acerca da participação do Estado na fomentação de políticas públicas voltadas à eliminação ou à adaptação de barreiras arquitetônicas, nos edifícios sob sua responsabilidade e nos passeios e demais espaços públicos. Somente assim se estará possibilitando a realização dos direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, especialmente porque as condições materiais são elementos imprescindíveis à realização dos direitos humanos, como preconizam Castellanos e Terruró (1999, p. 183-184). Tal proposta é a de que a União, os Estados, o Distrito Federal e os municípios façam, nas respectivas leis orçamentárias anuais, a previsão de dotação para suportar ônus decorrentes da eliminação daqueles obstáculos ou adaptação dos existentes.

Como perspectiva defensoria dessa proposta e, também, para que não se deixe de levar em conta a importância da previsão e liberação dos recursos públicos para atendimento à causa da acessibilidade e locomoção, em favor das pessoas para

as quais são indispensáveis esses meios de inclusão social, deve-se evitar a trava em que se converteria a reserva do possível, em relação às dotações orçamentárias. Por isso, os orçamentos públicos, nas esferas federal, estadual e municipal, devem prever recursos, em volume compatível com as despesas indispensáveis à eliminação ou à adaptação de barreiras arquitetônicas nas edificações de propriedade ou que estejam sob a responsabilidade do poder público, de modo que às mencionadas pessoas se assegure o mínimo existencial consistente na acessibilidade e mobilidade.

A outra proposta, sob o ângulo de implementação de origem financeira, é a de que, mediante isenção de tributos, se estimule a que os proprietários de imóveis e os produtores e os proprietários de veículos automotores adotem posturas voltadas à eliminação ou à adaptação de barreiras arquitetônicas nas edificações, nos passeios públicos (calçadas) e nos meios de transporte coletivo. Não se pode aceitar mais a posição passiva do poder público, ante a falta de acesso que atinge as pessoas com necessidades especiais, quando detém a tutela suficiente para o manejo daqueles tributos, de modo a encetar política capaz de ensejar a efetivação dos direitos de acessibilidade e locomoção das mencionadas pessoas.

Sob os ângulos da estruturação e participação colocam-se propostas que visam a que os aludidos direitos sejam efetivados, sob o influxo do plano diretor, como instrumento de planejamento de política urbana a cargo dos municípios, bem como objetivam à criação de órgãos diretivos e colegiados, estes, deliberando, e os primeiros executando as políticas públicas de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais, e que propugnam no sentido de que as entidades e organismos existentes na sociedade contribuam para que esta se predisponha a reconhecer a igualdade material, como valor abrangente de quem tem deficiência ou incapacidade orgânica e que, portanto, faz jus a usufruir da vida, tanto quanto as pessoas não atingidas por essas singularidades, bastando, para isso, lhes disponibilizar rotas livres de obstáculos arquitetônicos, nos edifícios e nos espaços públicos, e meios de transporte coletivo acessíveis.

Deveras, vale comentar, inaceitável é a inércia dos municípios, pois que, sob a égide do art. 182, *caput*, da Constituição Federal, têm a possibilidade de utilização do plano diretor, como viés de planejamento e realização de uma política de

desenvolvimento urbano, na qual se reserve lugar à acessibilidade e à locomoção das referidas pessoas. Também, não se concilia com o bom senso a apatia da sociedade em torno dessas questões, torpor de que somente agora vem-se despertando, quando seus organismos representativos começam a abraçar o entendimento de que aquelas pessoas sejam reconhecidas como entes capazes de participar de todas as atividades inerentes aos seres humanos, urgindo, para isso, que tenham cancelados o acesso e a mobilidade como resultantes da eliminação ou adaptação de barreiras arquitetônicas.

A proposta assim formulada, isto é, para que o plano diretor disponha, como instrumento de planejamento urbano, sobre a acessibilidade e a locomoção em prol das pessoas com necessidades especiais, representa um canal jurídico, mediante o qual os municípios poderão proporcionar igualdade de oportunidades ou de chances a todos seus habitantes, singularizados ou não por necessidades especiais (principalmente os que o forem), de vencerem os problemas de acesso e mobilidade decorrentes das barreiras arquitetônicas ou da inexistência de mobiliário acessível nos espaços públicos.

Como demonstração de viabilidade de todos esses propósitos, notadamente, de que a proposta ora feita é plausível, tem-se o projeto de lei do município de Belém para o seu plano diretor que, em sua essência, busca o desenvolvimento da cidade, com justiça social e voltado à melhoria da qualidade de vida, sem descurar de importantes aspectos ligados à acessibilidade e à locomoção das pessoas que esbarram nos obstáculos físico-ambientais e nas estruturas adversas dos transportes coletivos, o que, porém, apesar de acenar com perspectiva alentadora, precisa de se tornar uma realidade palpável, não só a partir da aprovação da lei tratando do referido instrumento de política urbana, mas de sua efetiva execução pelo poder executivo municipal.

Como não se pode ter a expectativa de que os direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais sejam efetivados, espontaneamente, caso em que os incumbidos de cumpri-los terão que ser compelidos a isso, houve-se por bem erigir como proposta o uso de instrumentos, tais como a ação civil pública, a ação civil ordinária e o mandado de segurança. Arbitrou-se a propositura de manejar mais assiduamente esses instrumentos, porque, apesar de residirem no

ordenamento jurídico, notório é o pouco uso que se faz deles, conquanto poderosos meios para o alcance de soluções jurídicas indispensáveis, por não serem colocados em prática os postulados legais referentes àqueles direitos.

Vale, aqui, salientar que se procurou estabelecer uma ponte entre o uso desses instrumentos processuais de índole civil e os tipos penais propostos, pois não será punido quem incorrer nestes, se cumprir liminar ou sentença transitada em julgado que o obrigue a dotar de acessibilidade o bem imóvel ou o veículo de transporte coletivo, objeto daquelas demandas judiciais, conforme o art. 4º constante da proposta de criação dos referidos tipos penais. Pretende-se, portanto, reforçar o uso dos referidos instrumentos e evitar a punibilidade dos infratores. Isso, por outro lado, se afina com as preconizações do princípio da intervenção mínima, no âmbito do Direito Penal, como se depreende da seguinte assertiva: “Embora importante o bem, se os outros ramos do ordenamento jurídico forem fortes e capazes o suficiente para levar a efeito a sua proteção, não haverá necessidade da intervenção drástica do Direito Penal” (GRECO, 2005, p. 31).

São, portanto, as propostas mediante as quais se pretende conseguir que os direitos de acessibilidade e locomoção das pessoas com necessidades especiais alcancem efetividade que, na expressão de Mello (1998, p. 290), “é a exata correspondência entre a realidade fático-social e a normativa”.

Vale, todavia, enfatizar que, para ocorrer essa efetividade, há indispensabilidade de ser implementada e monitorada por vontade política, bem como vigilância e cobrança por parte dos segmentos e entidades representativas das referidas pessoas, por meio dos instrumentos de garantia, sob risco de as normas reguladoras desses direitos se tornarem inócuas, isto é, não causarem a mudança da realidade, embora tão almejada, no sentido de as barreiras arquitetônicas serem eliminadas ou adaptadas e se implantarem os equipamentos e os elementos de urbanização ou do mobiliário urbano acessíveis às referidas pessoas.

REFERÊNCIAS

ACESSIBILIDADE: Pará possui uma série de irregularidades que dificultam a vida dos portadores de deficiência – Caminhada lembra o ir e vir a todos. **Diário do Pará**, Belém, 27 jun. 2005. Cad. Cidades.

ACRE. Constituição (1989) **Constituição do Estado do Acre**. Disponível em: <http://www.ac.gov.br/legislacao/constituicao/index.html> . Acesso em: 08 ago. 2005 .

ALEXY, Robert. **Teoria de los derechos fundamentales**. Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1993.

_____. **O conceito e a validez do direito**. Barcelona: Gedisa, 1997.

ALFONSO, Luciano Parejo. **Derecho urbanístico**: instituciones básicas. Mendoza: Ediciones Ciudad Argentina, 1986.

ALVES, José Augusto Lindgren. **Os direitos humanos como tema global**. São Paulo: Perspectiva, 2003.

AMAPÁ. Constituição (1991). **Constituição do Estado do Amapá**: Texto promulgado em 20 de dezembro de 1991, atualizado pelas Emendas Constitucionais de nºs 0035, de 21.03.2006 e 0036, de 08.08.2006. Disponível em: <http://www.al.ap.gov.br/indconst.htm>. Acesso em: 09 ago. 2005.

AMARAL FILHO, Marcos Jordão Teixeira do. Da gestão democrática da cidade. In: MEDAUAR, Odete; ALMEIDA, Fernando Dias Menezes de (Coord.) **Estatuto da cidade**: Lei 10.257, de 10.07.2001, comentários. 2. ed. rev. atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

AMAZONAS. Constituição (1989). **Constituição do Estado**. Disponível: http://www.camara.gov.br/internet/interacao/constituicoes/constituicao_amazonas.pdf. Acesso em: 08 ago. 2005.

ANANINDEUA. **Lei Orgânica do Município**. Belém: CEJUP, 1990.

ARAÚJO, Luiz Alberto David. **A proteção constitucional das pessoas portadoras de deficiência**. 3. ed. Brasília: CORDE, 2003.

ARLANCH, Leila Cristina Garbin. Uma tutela dos interesses difusos e a intervenção administrativa. In: DALLARI, Adilson Abreu; Figueiredo, Lúcia Valle. **Temas de direitos urbanísticos**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1991. p 188-189.

ASSIS, Olney Queiroz; PUSSOLI, Lafaiete. **Pessoa deficiente**: direitos e garantias. São Paulo: EDIPRO, 1992.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, Rio de Janeiro. **ABNT NBR 9050** - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2004.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, Rio de Janeiro. **NBR 13994** - Elevadores de passageiros - elevadores para transporte de pessoa portadora de deficiência. Rio de Janeiro, 2000.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, Rio de Janeiro. **NBR 14020** - Transporte – acessibilidade à pessoa portadora de deficiência – trem de longo percurso. Rio de Janeiro, 1997.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, Rio de Janeiro. **ABNT NBR 14021** - Transporte – acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano. Rio de Janeiro, 2005a.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, Rio de Janeiro. **ABNT NBR 14022** - Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. Rio de Janeiro, 2006a.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, Rio de Janeiro. **NBR 14273** - Acessibilidade da pessoa portadora de deficiência no transporte aéreo comercial. Rio de Janeiro, 1999.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, Rio de Janeiro. **ABNT NBR 15250** - Acessibilidade em caixa de auto-atendimento bancário. Rio de Janeiro, 2005b.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, Rio de Janeiro. **ABNT NBR 15320** - Acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário. Rio de Janeiro, 2006b.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, Rio de Janeiro. **ABNT NBR 15450** - Acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário. Rio de Janeiro, 2006c.

AUTO Posto Verdão traz para Belém o projeto Cidadão Capaz. **Diário do Pará**, Belém, 6 nov. 2005. Cad. Negócios.

AZEVEDO, Plauto Faraco. **Direito, justiça social e neoliberalismo**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1999.

BAHIA. Constituição (1989). **Constituição do Estado da Bahia**. Disponível em: <http://www.al.ba.gov.br/legislacao.cfm>. Acesso em: 08 ago. 2005.

BARBOSA, Ana Paula Costa. A fundamentação do princípio da dignidade humana. In: Torres, Ricardo Lobo (Org.). **Legitimação dos direitos humanos**. Rio de Janeiro: Renovar, 2002.

BARBOSA, Rui. **Oração aos moços**. São Paulo: Rideel, 2005.

_____. **Teoria política**. Rio de Janeiro: W.M. Jackson Inc. Editores, 1964.

BARCELLOS, Ana Paula. O mínimo existencial e algumas fundamentações: John Rawls, Michael Walzer e Robert Alexy. In: TORRES, Ricardo Lobo. **Legitimação dos direitos humanos**. Rio de Janeiro: Renovar, 2002a.

_____. **A eficácia jurídica dos princípios constitucionais: o princípio da dignidade da pessoa humana**. Rio de Janeiro: Renovar, 2002b.

BARROSO. Luís Róbrto. **Interpretação e aplicação da constituição**. 2. ed. São Paulo: Saraiva, 1998.

BASTOS, Celso Ribeiro, MARTINS, Ivo Gandra. **Comentários à constituição do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988**. São Paulo: Saraiva, 1988. v. 1.

_____, BRITTO, Carlos Ayres de. **Interpretação e aplicabilidade das normas constitucionais**. São Paulo: Saraiva, 1982.

_____, TAVARES, André Ramos. **As tendências do direito público no limiar de um novo milênio**. São Paulo: Saraiva, 2000.

BELÉM. Decreto nº 20.277, de 10 de março de 1989. Regulamento da Lei nº 7.436, de 27 de dezembro de 1988, que criou o Conselho Municipal de Defesa da Pessoa Deficiente. Disponível em: http://www.mp.pa.gov.br/deficientes/Leis_municipais/Belem.htm. Acesso em: 09 ago. 2003.

BELÉM. **Lei Orgânica do Município de Belém**. Belém: Cejup, 1990.

BELÉM. Lei nº 7.436, de 27 de dezembro de 1988. Criou o Conselho Municipal de Defesa da Pessoa Deficiente. Disponível em: http://www.mp.pa.gov.br/deficientes/Leis_municipais/Belem.htm. Acesso em: 10 jun. 2004.

BELÉM. Lei nº 7.554, de 26 de dezembro de 1991. Determina tratamento prioritário a pessoas portadoras de deficiências físicas. Disponível em: http://www.mp.pa.gov.br/deficientes/Leis_municipais/Belem.htm. Acesso em: 10 jun. 2004.

BELÉM. Lei nº 7.787, de 15 de maio de 1996. Disciplina a construção de calçadas e passeios no Município de Belém e dá outras providências. Disponível em: http://www.mp.pa.gov.br/deficientes/Leis_municipais/Belem.htm. Acesso em: 10.06.2004.

BELÉM. Lei nº 7.958, de 04 de julho de 1999. Dispõe sobre a reserva de assentos para as pessoas obesas em espaços culturais, salas de projeção e veículos de transporte

coletivo no município de Belém. Disponível em: http://www.mp.pa.gov.br/deficientes/Leis_municipais/Belem.htm. Acesso em: 09 ago. 2003.

BELÉM. Lei nº 8.068, de 28 de maio de 2001. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, no Município de Belém, e dá outras providências. **Diário Oficial do Município**, Belém, 07 jun. 2001.

BOBBIO, Norberto. **A era dos direitos**. Trad. Carlos Nelson Coutinho. Rio de Janeiro: Campos, 1992a.

BRASIL. Constituição (1967). **Constituição da República Federativa**, de 24 de janeiro de 1967. 29 ed. São Paulo: Saraiva, 1985.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa**, de 05 de outubro de 1988. 31. ed., atual. e ampl. São Paulo: Saraiva, 2003.

BRASIL. Decreto Legislativo nº 198, de 13.06.2001. Aprova o texto da Convenção Interamericana para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência, concluída em 7 de junho de 1999, por ocasião do XXIX Período Ordinário de Sessões da Assembléia Geral da Organização dos Estados Americanos, realizado no período de 6 a 8 de junho de 1999, na cidade de Guatemala. Disponível em: <http://agenda.saci.org.br/index2.php?modulo=akemi&s=documentos¶metro=15554>. Acesso em: 12 abr. 2004.

BRASIL. Decreto nº 1.948, de 3 de julho de 1996. Regulamentação da Lei nº 8.842, de 4 de janeiro de 1994, que dispõe sobre a Política Nacional do Idoso. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 04 jul. 1996. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 10 mar. 2005.

BRASIL. Decreto nº 2.592, de 15 de maio de 1998. Regulamentação da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, que aprovou o Plano Geral de Metas para a Universalização do Serviço Telefônico Fixo Comutado Prestado no Regime Público. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 18 maio 1998. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 05 mar. 2005.

BRASIL. Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999. Regulamenta a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 21 dez. 1999. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 20 mar. 2005.

BRASIL. Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000. Regulamenta a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, que dispõe sobre o passe livre das pessoas portadoras de deficiência no sistema de transportes coletivos interestaduais. **Diário Oficial [da]**

República Federativa do Brasil, Brasília, DF, 20 dez. 2000. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 05 mar. 2005.

BRASIL. Decreto nº 3.956, de 8 de outubro de 2001. Promulga a Convenção Interamericana para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 09 dez. 2001. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 10 abr. 2004.

BRASIL. Decreto nº 4.769, de 27 de julho de 2003. Regulamentação da Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997, que aprovou o Plano Geral de Metas para a Universalização do Serviço Telefônico Fixo Comutado Prestado no Regime Público. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28 jun. 2003. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 05 mar. 2005.

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] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 dez. 2004. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 10 fev. 2005.

BRASIL. Decreto de 14 de julho de 2005. Convocação da I Conferência Nacional dos Direitos das Pessoas com Deficiência. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 15 jul. 2005. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 02 ago. 2005.

BRASIL. Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 11 jun. 1973. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 10 dez. 2004.

BRASIL. Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000. Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal e dá outras providências. Disponível: **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 5 maio 2000. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 10 mai. 2005.

BRASIL. Lei nº 1.533, de 31 de dezembro de 1951. Altera disposições do Código de Processo Civil, relativas ao mandado de segurança. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Rio de Janeiro, 31 dez. 1951. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 10 maio 2005.

BRASIL. Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 1973. Institui o Código de Processo Civil. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 17 jan. 1973. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 10 maio 2005.

BRASIL. Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989. Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25 out. 1989. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 20 mar. 2004.

BRASIL. Lei nº 8.437, de 30 de junho de 1992. Dispõe sobre a concessão de medidas cautelares contra atos do Poder Público e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 01 jul. 1992. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/LEIS/L8437.htm>. Acesso em: 20 mar. 2004.

BRASIL. Lei nº 8.842, de 4 de janeiro de 1994. Dispõe sobre a política nacional do idoso, cria o Conselho Nacional do Idoso e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 05 jan. 1994. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 10 mai. 2005.

BRASIL. Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994. Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual. Presidência da República: Subsecretaria para Assuntos Jurídicos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 30 jun. 1994. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 10 fev. 2005.

BRASIL. Lei nº 8.989, de 24.02.1995. Dispõe sobre isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física e aos destinados ao transporte escolar, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25 fev. 1995. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 10 fev. 2005.

BRASIL. Lei nº 9.099, de 24 de setembro de 1995. Dispõe sobre os Juizados Especiais Cíveis e Criminais e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25 set. 1995. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 08 fev. 2006.

BRASIL. Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997. Dispõe sobre a organização dos serviços de telecomunicações, a criação e funcionamento de um órgão regulador e outros aspectos institucionais, nos termos da Emenda Constitucional nº 8, de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 15 jul. 1997. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 08 fev. 2006.

BRASIL. Lei nº 10.048, de 08 de novembro de 2000. Dispõe sobre o planejamento e adaptações de veículos de transporte coletivo e normas de construção de logradouros e sanitários públicos, para a facilitação de acesso das pessoas portadoras de deficiência. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 09 nov. 2000. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 20 mar. 2004.

BRASIL. Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 20 dez. 2000. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 20 mar. 2004.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 20 mar. 2004.

BRASIL. Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 03 out. 2003. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 10 fev. 2005.

BRASIL. Lei nº 10.690, de 16 de junho de 2003. Reabre o prazo para que os municípios que refinanciaram suas dívidas junto à união possam contratar empréstimos ou financiamentos, dá nova redação à Lei 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 17 jun. 2003. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil/Leis/2003/L10.690.htm>. Acesso em: 10 fev. 2005.

BRASIL. Lei nº 10.754, de 31 de outubro de 2003. Altera a Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995 que "dispõe sobre a isenção do Imposto Sobre Produtos Industrializados - IPI, na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física e aos destinados ao transporte escolar, e dá outras providências" e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 3 nov. 2003. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil/LEIS/2003/L10.754.htm>. Acesso em: 10 fev. 2005.

BRASIL. **Minuta do Substitutivo ao Projeto de Lei nº 06/2003**. Estatuto da pessoa com deficiência. Disponível em: <http://www.flavioarns.com.br>. Acesso em: 12 jun. 2006.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. Recurso Ordinário em Mandado de Segurança nº 9613/SP (1998/0022827-6). Recorrente: CCLE. Recorrida: Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo. Relator: Ministro José Delgado. Brasília, 11 de maio de 1999. **Diário da Justiça**, Brasília, DF, p. 119, 01 jul. 1999. Disponível em:

<http://www.stj.gov.br/SCON/jurisprudencia/doc.jsp?livre=dignidade+e+peessoa+e+human+a&&b=> Acesso em: 10 maio 2005.

BRASIL. Tribunal de Contas da União. **Relatório de avaliação de programa**: programa atenção à pessoa portadora de deficiência. Brasília: TCU, 2004.

BRASILIA, DF. **Lei Orgânica do Distrito Federal**: Texto da Lei Orgânica do Distrito Federal promulgada em 08 de junho de 1993, com as alterações promovidas pelas emendas de n.º 01/94 a 17/97. Disponível em: <http://www.mpdft.gov.br/Orgaos/ACC/LeiOrg/LeiOrgDF.htm>. Acesso em: 21 maio 2005.

BRITO FILHO, José Cláudio Monteiro de. **Discriminação no trabalho**. São Paulo: LTr, 2002.

_____. **Trabalho decente**: análise jurídica da exploração do trabalho – trabalho forçado e outras formas de trabalho indigno. São Paulo: LTr, 2004.

BUZAID, Alfredo. **Agravo de petição no sistema do código de processo civil**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1945.

CACHOEIRA DO ARARI. **Lei Orgânica do Município**. Disponível em: http://www.mp.pa.gov.br/deficientes/Leis_municipais/Cachoeira_do_Arari.htm . Acesso em: 26 abr. 2004.

CAMINHADA em prol dos deficientes físicos. **Amazônia**, Belém, 26 jun. 2005. Caderno 1

CAMPANHA Nacional Plano Diretor Participativo: Cidade de Todos. Disponível em: www.cidades.gov.br/planodiretorparticipativo. Acesso em: 24 jan. 2006.

CAMPANHA objetiva estimular elaboração do Plano Diretor. **Diário do Pará**, Belém, p. D-4. Caderno D. Disponível em: www.unama.br.8080/principal/clipping/consulta.jsp?idClipping=589 . Acesso em: 24 jan. 2006.

CANOTILHO, José Joaquim Gomes. **Direito constitucional**. 5.ed. Coimbra: Almedina, 1991.

_____ e Vital Moreira. **Constituição da república portuguesa anotada**. 2. ed. Coimbra: Coimbra, 1984.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Ação civil pública**: comentários por artigo: lei 7.347, de 24.07.85. 2. ed. rev. ampl. e atual. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 1999.

CASTANHAL. **Lei Orgânica do Município**. Castanhal: Câmara Municipal, 1990.

CASTAN TOBEÑAS, JOSE. **La idea de justicia social**. Discurso lido por Exm^o Señor Don Jose Castan Tobeñas. Presidente del Tribunal Supremo en la Solemne Apertura de los Tribunales. Madrid: Servicio de Publicaciones de la Secretaria General Tecnica del Ministerio de Justicia, 1966.

CASTELLANOS, Angel Rafael Marino; TERRURÓ, Suzana Maria da Gloria. La triple dimension de los derechos humanos. In: BOUCAULT, Carlos Eduardo de Abreu; ARAÚJO, Nadia de (Org.). **Os direitos humanos e o direito internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 1999.

CEARÁ. Constituição (1989). **Constituição do Estado**. Disponível em: www.planalto.gov.br . Acesso em: 09 ago. 2005.

CHINCHILLA HERRERA, Tulio Eli. Derecho Constitucional: Qué son y cuáles son los derechos fundamentales. **Estudios de derecho**, Medelin, ano 59, seg. época, v. 56, n. 127, p. 37-83, Mar. 1997.

CIDADES debatem desenvolvimento no Pará mais de 80 municípios vão participar da campanha que apóia ações para o crescimento. **O Liberal**, Belém, 17 maio 2005. Caderno Atualidades. Disponível em: <http://maniva.ufpa.br/portalufpa/imprensa/clipping.php?idclip=1400&data=20050517>. Acesso em: 24 jan. 2006.

COHEN, Regina. Estratégias para a promoção dos direitos das pessoas portadoras de deficiência. In: SEMINÁRIO DIREITOS HUMANOS NO SÉCULO XXI, 1998, RIO DE JANEIRO; PINHEIRO, PAULO SÉRGIO DE M. S.; GUIMARÃES, S. PINHEIRO; INSTITUTO DE PESQUISA DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS (BRASIL) (Org.) **Direitos humanos no século XXI**. Rio de Janeiro; Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais, Fundação Alexandre de Gusmão, [1998]. p. 925-957.

COMPARATO, Fábio Konder. **A afirmação histórica dos direitos humanos**. 3. ed. rev. e ampl. São Paulo; Saraiva, 2003.

_____. Fundamento dos direitos humanos. In: PUSSOLI, Lafaiete e MARCÍLIO, Maria Luíza (Coord.). **Cultura dos direitos humanos**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1998. p. 53-74

CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA. Lei nº 719, de 26 de agosto de 1998. Institui o Estatuto do Idoso no Município de Conceição do Araguaia e dá outras providências. Disponível em: http://www.mp.pa.gov.br/deficientes/Leis_municipais/conceição_do_Arag.htm . Acesso em: 15 jun. 2004.

CONCEIÇÃO DO ARAGUAIA. Lei nº 828, de 22 de novembro de 2002. Estabelece o rebaixamento de guias visando facilitar locomoção de deficientes físicos. Disponível: http://www.mp.pa.gov.br/deficientes/Leis_municipais /conceição_do_Arag.htm . Acesso em: 15 jun. 2004.

CONGRESSO EUROPEU DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA, 2002, Madri. **Declaração de Madri**. Trad. de Romeu Kazumi Sassaki. São Paulo: Rede Saci, 2002. <http://agenda.saci.org.br/index2.php?modulo=akemi¶metro=11610&s=documentos>. Acesso em: 12 abr. 2004.

CONGRESSO EUROPEU SOBRE VIDA INDEPENDENTE, 1, 2003, Ilhas Canárias. **Declaração De Tenerife**. Tradução de Romeu Kazumi Sassaki. Disponível em: <http://agenda.saci.org.br/index2.php?modulo=akemi¶metro=11610&s=documentos>. Acesso em: 12 abr. 2004.

CONTI, Edlamara. **Seminário Nacional destaca calçada cidadã**. Vitória, 2006. Disponível em: www.vitoria.es.gov.br/secretarias/sedec/calçada.htm. Acesso em: 24 jan. 2006.

CONTI, Edlamara. **Instituto Braille recebe calçada cidadã**. Vitória, 2005. Disponível em: www.vitoria.es.gov.br/diario/arquivo/2005/1212/12_calçada.asp. Acesso em: 24 jan. 2006.

CORREIA, Fernando Alves. **O plano urbanístico e o princípio da igualdade**. Coimbra: Almedina, 1997.

CRUZ, Paulo Márcio. **Política, poder, ideologia e estado contemporâneo**. 3. ed. Curitiba: Juruá, 2003.

CRUZ, Rita de Cássia Sapia Alves da. A cidade e os seus ruídos. Uma cidade para todos. In: GARCIA, Maria (Coord.). **A cidade e seu estatuto**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2005. p. 261-315.

DALLARI, Dalmo de Abreu. **Direitos humanos e cidadania**. 2. ed. reform. São Paulo: Moderna, 2004.

DECLARAÇÃO de Verona: Documento foi aprovado em congresso europeu sobre o envelhecimento de pessoas com deficiência – 2002. Disponível em: <http://agenda.saci.org.br/index2.php?modulo=akemi¶metro=8246&s=documentos>. Acesso em: 12 abr. 2004.

DEFICIENTE auditivo ganha telefone público: aparelho será instalado hoje no aeroporto de Belém pela Infraero. **O Liberal**, Belém, 07 jul. 2005. Disponível em: <http://www.portalorm.com.br/oliberal/interna/default.asp?codigo=83046&modulo=247>. Acesso em: 04 ago. 2005.

DEFICIENTES físicos sofrem para votar. **O Liberal**, Belém, 04 out. 2004. Cad. Eleições, p. 6.

DEFICIENTES pedem rampas nas ruas: legislação prevê a adaptação de instalações físicas às necessidades dos deficientes, mas poucos são os que cumprem as

determinações da lei. **O Liberal**, Belém, 13 mar. 2005. Disponível: www.portalorm.com.br/oliberal/interna/default.asp?codigo=60619&modulo=247. Acesso em: 04 ago. 2005.

DEFICIENTES não têm trânsito livre. **AN Internet**: on line, 08 out. 2000. Disponível em: <http://an.uol.com.br/2000/out/08/0cid.htm>. Acesso em: 04 ago. 2005.

DENARI, Zelmo. **Curso de direito tributário**: de acordo com a Constituição de 1988. São Paulo: Forense, 1990.

DEZ anos para se adequar: publicadas em fevereiro, normas ajudam portador de necessidades especiais a ter uma vida melhor. **O Liberal**, Belém, 06 abr. 2005. Cad. Atualidades. Disponível em: <http://www.portalorm.com.br/oliberal/interna/default.asp?codigo=65511&modulo=247>.

DIAS, Daniella S. **Desenvolvimento urbano**: princípios constitucionais. Curitiba: Juruá, 2002.

DORNELLES, João Ricardo W. Notas introdutórias sobre a fundamentação dos direitos humanos: uma breve análise sobre os direitos humanos, a cidadania e as práticas d'emocráticas. **Direito e democracia**. Revista de Ciências Jurídicas: ULBRA, Canoas, v. 1, n. 1, p. 53-80, 1. sem. 2000.

DWORKIN, Ronald. **O império do direito**. Trad.: Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

_____. **Uma questão de princípio**. Trad.: Luís Carlos Borges. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

_____. **El dominio de la vida**: una discusión acerca del aborto, la eutanásia y la libertad individual. Barcelona: Ariel, 1998.

ESPÍRITO SANTO. Constituição (1989). **Constituição do Estado do Espírito Santo**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 08 ago. 2005.

ESTAÇÃO Marechal Deodoro do metrô é lançada como modelo para o portador de deficiência visual. **Jornal da AME**: on line. Disponível em www.ame-sp.org.br/noticias/jornal/novas/tejornal18.shtml. Acesso em: 13 jun. 2005.

FARIAS, José Fernando de Castro. **A origem do direito de solidariedade**. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

FÁVERO, Eugênia Augusta Gonzaga. **Direitos das pessoas com deficiência**: garantia de igualdade na diversidade. Rio de Janeiro: WVA, 2004.

FEDRO. O galo e a pérola. In: AS MINHAS fábulas favoritas. Tradução de José Carlos Teixeira. Lisboa: Estampa, 2001. p. 12.

FEIJÓ, Alexsandro Rahbani Aragão. **Direitos humanos e proteção jurídica da pessoa portadora de deficiência: normas constitucionais de acesso e efetivação da cidadania à luz da Constituição Federal de 1988**. Brasília: Ministério da Justiça, Secretaria de Estado dos Direitos Humanos, 2002.

FERNANDES, Edésio. Direito do urbanismo: entre a “cidade legal” e a “cidade ilegal”. In: _____ (Org.). **Direito urbanístico**. Belo Horizonte: Del Rey, 1998. p. 3 a 14.

FERRARI, Regina Maria Macedo Nery. **Normas constitucionais programáticas: normatividade, operatividade e efetividade**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001.

FERRAZ, Sérgio. **Mandado de segurança**. São Paulo: Malheiros, 2006.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo dicionário da língua portuguesa**. 2 ed., rev. e aum. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, c1986.

FERREIRA FILHO, Manoel Gonçalves. **Direitos humanos fundamentais**. 5. ed. rev. São Paulo: Saraiva, 2002.

FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin de. A pessoa portadora de deficiência e o princípio da igualdade de oportunidades no direito do trabalho. In: _____ (Coord.). **Direitos da pessoa portadora de deficiência**. São Paulo: Max Limonad, IBAP, 1997. p. 45-76.

FONSECA, Márcio Alves. Direito e exclusão: uma reflexão sobre a noção de deficiência. In: FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin de (Coord.). **Direitos da pessoa portadora de deficiência**. São Paulo: Max Limonad, IBAP, 1997. p. 117-127.

FONSECA, Ricardo Tadeu Marques da. O trabalho protegido do portador de deficiência. In: FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin de (Coord.). **Direitos da pessoa portadora de deficiência**. São Paulo: Max Limonad, IBAP, 1997. p. 135-139.

FORTALEZA. Lei nº 7.061, de 16 de janeiro de 1992. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano. Disponível: http://www.pgm.fortaleza.ce.gov.br/legislacao/desenvolvimento_urbano/menu_pddu.htm. Acesso em: 12 ago. 2003.

FÓRUM SOCIAL DAS AMÉRICAS, Quito, jul. 2004; FÓRUM MUNDIAL URBANO, Barcelona, out. 2004. **Carta Mundial do Direito à Cidade**. Quito, 2004. Disponível em: <http://agenda.saci.org.br/index2.php?modulo=akemi¶metro=13651&s=documentos>. Acesso em: 10 maio 2005.

GARCIA, Daniel San José. Algunas reflexiones sobre la idea de justiça social en la Declaración Universal de los Derechos Humanos. **Derecho y opinión**, n. 6, p. 257-266, 1998.

GOFFMAN, Irving. **Estigma**: notas sobre a manipulação da identidade deteriorada. 4. ed. Trad. Márcia Bandeira de Mello Leite Nunes. Rio de Janeiro: Guanabara, 1988.

GOIÁS. Constituição (1989). **Constituição do Estado de Goiás**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 09 ago. 2005.

GONÇALVES, Marília Sardenberg Zelner. Grupos vulneráveis: aspectos relacionados com a discriminação de gênero e com as crianças. In: TRINDADE, Antônio Augusto Cançado; INSTITUTO INTERAMERICANO DE DIREITOS HUMANOS (Edt). **A Incorporação das normas internacionais de proteção dos direitos humanos no direito brasileiro**. San José da Costa Rica: Instituto Interamericano de Direitos Humanos, 1996. p. 413-421.

GRECO FILHO, Vicente. **Direito processual civil brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 1998. v. 1.

GRECO, Rogério. **Direito penal do equilíbrio**: uma visão minimalista do direito penal. Niterói: Impetus, 2005.

GUERRA FILHO, Willis Santiago (Coord.). **Dos direitos humanos aos direitos fundamentais**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 1997.

GUIMARÃES, Renato Maia. Envelhecimento populacional: as demandas de uma nova situação. In: TRINDADE, Antônio Augusto Cançado; INSTITUTO INTERAMERICANO DE DIREITOS HUMANOS (Edt). **A Incorporação das normas internacionais de proteção dos direitos humanos no direito brasileiro**. San José da Costa Rica: Instituto Interamericano de Direitos Humanos, 1996. p. 385-392.

GUIMARÃES, Samuel Pinheiro. Direitos humanos e neo-liberalismo. In: TRINDADE, Antônio Augusto Cançado; INSTITUTO INTERAMERICANO DE DIREITOS HUMANOS (Edt). **A Incorporação das normas internacionais de proteção dos direitos humanos no direito brasileiro**. San José da Costa Rica: Instituto Interamericano de Direitos Humanos, 1996. p. 1031-1045.

IBGE. **Censo Demográfico - 2000**: características gerais da população: resultados da amostra. Rio de Janeiro, c2003. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2000/populacao/censo2000_populacao.pdf. Acesso em: 11 maio 2004.

IJUÍ dá Voto de Louvor a banheiro para deficientes. **Jornal do Revendedor BR**, Ano 1, nº 12, p. 4, nov. 2000.

INCLUSÃO social. Produção do Núcleo de TV, Assessoria de Comunicação Social do Superior Tribunal de Justiça do Brasil. Brasília, DF, 2005. 1 DVD

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Instrução Normativa nº 1**, de 25 de novembro de 2003. Disponível em: <http://iphan.gov.br/legislac/I.N.%20n%201%20de%2025.11.2003.htm> .

JAYME, Fernando G. **Direitos humanos e sua efetivação pela corte interamericana de direitos humanos**. Belo Horizonte: Del Rey, 2005.

JENKINS, Roy. **Roosevelt**. Trad.: Gleuber Vieira. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2005.

KAUFFMAN, Arthur. O princípio da tolerância: A filosofia do direito na sociedade pluralista de risco. In: _____. **Filosofia do direito**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004. p. 437-509.

KZAN, Rosângela Maiorana. Responsabilidade social: Uma cidade fechada para deficientes. **O Liberal**, Belém, 06 jan. 2005. Cad. Painel/Cidadania, p. 10. Disponível em: <http://www.portalorm.com.br/oliberal/interna/default.asp?codigo=47709&modulo=387>. Acesso em: 04 ago. 2005.

KRELL, Andréas J. Controle judicial dos serviços públicos básicos na base dos direitos fundamentais sociais. In: SARLET, Ingo Wolfgang (Org.). **A constituição concretizada: construindo pontes com o público e o privado**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2000. p. 25-60.

_____. **Direitos sociais e controle judicial no Brasil e na Alemanha: os (des)caminhos de um direito constitucional “comparado”**. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2002.

KELSEN, Hans. **A democracia**. São Paulo: Martins Fonseca, 1993.

LAFER, Celso. **A reconstrução dos direitos humanos: um diálogo com o pensamento de Hannah Arendt**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

LAKATOS, Suzana. Direitos especiais para pessoas especiais. **Jornal do Advogado**, São Paulo, fev. 2004. Disponível em: <http://www2.oabsp.org.br/asp/jornal/default.asp?edição=74>. Acesso em: 02 set. 2004.

LENZA, Pedro. **Teoria geral da ação civil pública**. 2. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

LOMAR, Paulo José Vilela. Operação urbana consorciada. In: **Fórum de direito urbano e ambiental – FDU**, Belo Horizonte, ano 5, n. 25, p. 3055-3065, jan.-fev. 2006.

MACHADO, Martha de Toledo. **A proteção constitucional de crianças e adolescentes e os direitos humanos**. São Paulo: Manole, 2003.

MÃE DO RIO. **Lei Orgânica do Município**. Disponível em: http://www.mp.pa.gov.br/deficientes/Leis_municipais/Mae_do_Rio.htm . Acesso em: 26 abr. 2004.

MAUF, Sahid. **Teoria geral do estado**. São Paulo: Saraiva, 1995.

MANELI, Mieczyslaw. **A nova retórica de perelman**: filosofia e metodologia para o século XXI. Trad.: Mauro Raposo de Mello. São Paulo: Manole, 2004.

MANCUSO, Rodolfo de Camargo. **Ação civil pública**: em defesa do meio ambiente, patrimônio cultural e dos consumidores: Lei nº 7.347/85 e legislação complementar. 5. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997.

_____. **Interesses difusos**: conceito e legitimação para agir. 3. ed., rev. e atual. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1994.

MAGALHÃES, José Luiz Quadros de. As garantias dos direitos fundamentais. **Revista de informação legislativa**, Brasília, DF, ano 31, n. 122, p. 41-45, mai.-jul. 1994.

MARABÁ. **Lei Orgânica do Município**. Marabá: Gráfica Opinião, 2002.

MARANHÃO. Constituição (1989). **Constituição do Estado**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 08 ago. 2005.

MARITUBA. Câmara Municipal. **Lei Orgânica do Município**. Marituba, 2002.

MARTINS, Angela Maria Moreira. O espaço arquitetônico e o deficiente físico: um olhar especial na legislação atual. In: ROBERT, Cinthia (Org.). **O direito do deficiente**. Rio de Janeiro: Lúmen Juris, 1999a. p. 53-66.

_____. O espaço urbano e o deficiente físico: um olhar especial na legislação atual. In: ROBERT, Cinthia (Org.). **O direito do deficiente**. Rio de Janeiro: Lúmen Juris, 1999b. p. 67-79.

MARTINS, Ives Gandra da Silva. **Direito constitucional tributário**. Belém: CEJUP, 1984. p. 134.

MATIAS, Vasco Valdez. Direitos humanos e tributação. In: JORNADA DO INSTITUTO LATINOAMERICANO DE DERECHO TRIBUTÁRIO – ILADT, Tema I: Direitos humanos e tributação, 20, Salvador, 2000. **Anais**. Salvador: Associação Brasileira de Direito Financeiro – ABDF, 2000. p. 387-406.

MATO GROSSO. Constituição (1989). **Constituição do Estado**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 10 ago. 2005.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Mandado de segurança, ação popular, ação civil pública, mandado de injunção, habeas data, ação direta de inconstitucionalidade, ação declaratória de constitucionalidade e arguição de descumprimento de preceito fundamental**. 24. ed. atual. São Paulo: Malheiros, 2002.

_____. **Direito de construir**. 6. ed. São Paulo: Malheiros, 1994.

MELLO, Celso Antônio Bandeira de. **O conteúdo jurídico do princípio da igualdade**. São Paulo: Malheiros, 2002.

MELO, Mônica de. Meio ambiente, desenvolvimento e constituição. In: FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin de. **Temas de direito ambiental e urbanístico**. São Paulo: Max Limonad, 1998. p. 287-300.

MENCIO, Mariano. O regime jurídico da participação popular na elaboração e aprovação do plano diretor. **Fórum de direito urbano e ambiental – FDU**, Belo Horizonte, ano 5. n. 29, p. 3610-3629, set.-out. 2006.

MENDES, Gilmar Ferreira; COELHO, Inocêncio Mártires; BRANCO, Paulo Gustavo Gonet. **Hermenêutica constitucional e direitos fundamentais**. Brasília, DF: Brasília Jurídica, 2002.

MENDES, Enicéia G. **Interação escolar: reflexões sobre a experiência de Santa Catarina**. Brasília: InterAção, 1994.

MENEZES, Paulo Lucena de. **A ação afirmativa (*affirmative action*) no direito norte-americano**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2001.

MINAS GERAIS. Constituição (1989). **Constituição do Estado**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 10 ago. 2005.

MIRABETE, Júlio Fabbrini. **Manual de direito penal: parte geral**. 8. ed., rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 1994.

MIRANDA NETO. **O poder da cidadania: globalização x qualidade de vida**. 2. ed. Belém: Edufpa, 2003.

MIRANDA, Pontes de. **Comentários à constituição de 1967**, 2ª ed. São Paulo: RT, 1969.

MORAES, Alexandre de. **Direitos humanos fundamentais: teoria geral, comentários aos arts. 1º a 5º da Constituição Federativa do Brasil, doutrina e jurisprudência**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MORAES, Geórgia. **Entidades defendem consolidação de leis para deficientes**. Reportagem. Brasília, DF: Agência da Câmara, 2005. Disponível em: www.mj.gov.br/sedh/ct/conade/noticias2.asp?id=247 . Acesso em: 20 fev. 2006.

MORAIS, Fernando. **Chatô: o rei do Brasil, a vida de Assis Chateaubriand**. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

MONTESQUIEU, Charles Louis de Secondat, baron de la Brède et de. **Do espírito das leis**. Trad.: Fernando Henrique Cardoso e Leôncio Martins Rodrigues. 2. ed. São Paulo: Abril Cultural, 1979.

NEME, Eliana Franco. Dignidade, igualdade e vagas reservadas. In: ARAÚJO, Luiz Alberto David (Coord.). **Defesa dos direitos das pessoas portadoras de deficiência**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2006. p. 133-151.

NERI, Marcelo *et al.* (Org.). **Retratos da deficiência no Brasil (PPD)**. Rio de Janeiro: FGV/IBRE, CPS, 2003. Cap. 2 e 3.

NOGUEIRA, Rui Barbosa. **Curso de direito tributário**. São Paulo: Saraiva, 1980.

NUNES, Elpídio Donizetti. **Curso didático de direito processual civil**. 2. ed., rev. e atual. Belo Horizonte: Del Rey, 2001.

ÓBIDOS. **Lei Orgânica do Município**. Disponível em: http://www.mp.pa.gov.br/deficientes/Leis_municipais/Obidos.htm. Acesso em: 31 maio 2004.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Resolução nº 217 A (III), de 10 de dezembro de 1948. Declaração Universal dos Direitos Humanos. In: VILHENA, Oscar Dias. **Direitos humanos: normativa internacional**. São Paulo: Max Limonad, 2001. p. 15-21.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Resolução nº 48/96. **Normas sobre a Equiparação de Oportunidades para Pessoas com Deficiência**. São Paulo: APADE; CVI-NA, 1999.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Declaração sobre o Dia Internacional das Pessoas com Deficiência**. Trad. de Romeu Kazumi Sassaki. São Paulo: Rede Saci, 2004.

OLIVEIRA, Ary Brandão de. Direitos sociais versus desenvolvimento nacional. In: SCAFF, Fernando Facury (Coord.). **Ordem econômica e social: estudos em homenagem a Ary Brandão de Oliveira**. São Paulo: LTR, 1999.

PAPAROUNIS, Demetrius. As armas certas para vencer os males da alma. **Tudo que eu quero**: revista semanal informativa, São Paulo, n. 68, p. 26 a 33, 17 maio 2002.

PARÁ. Constituição (1989). **Constituição do Estado do Pará**. Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/legislacao/>. Acesso em: 10 ago. 2005.

PARÁ. Decreto de 22 de março de 2006. Convocação da I Conferência Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência. **Diário Oficial do Estado**, Belém, 23 mar. 2006. Cad. 1, p..9

PARÁ. Lei nº 5.839, de 23 de março de 1994. Altera a finalidade, as funções básicas, a estrutura organizacional da Secretaria de Estado do Trabalho e Promoção Social – SETEPS, e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado**, Belém, 25 ago. 2006. Cad. 1, p. 1.

PARÁ. Lei nº 6.020, de 10 de janeiro de 1997. Dispõe sobre a adaptação de prédios de uso público, para o acesso adequado das pessoas portadoras de deficiência. **Diário Oficial do Estado**, Belém, 14 jan. 1997.

PARÁ. Lei nº 6.582, de 22 de setembro de 2003. Dispõe sobre a política estadual de amparo ao idoso e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado**, Belém, 24 set. 2003.

PARÁ. Lei nº 6.755, de 19 de maio de 2005. Dispõe sobre as instituições financeiras no Estado do Pará a terem um caixa eletrônico adaptado para deficientes físicos. **Diário Oficial do Estado**, Belém, 20 maio 2005. Cad. 1, p. 1.

PARÁ. Lei nº 7.027, de 30 de julho de 2007. Altera a denominação e dispõe sobre a reestruturação organizacional da Secretaria Executiva de Estado de Trabalho e Promoção Social – SETEPS, e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado**, Belém, 1º de agosto de 2007.

PARÁ. Lei nº 7.028, de 30 de julho de 2007. Cria a Secretaria de Estado de Assistência e Desenvolvimento Social – SEDES, e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado**, Belém, 1º de agosto de 2007.

PARÁ. Lei nº 7.027, de 30 de julho de 2007. Altera a denominação e dispõe sobre a reestruturação organo-funcional da Secretaria Executiva de Estado de Justiça – SEJU, e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado**, Belém, 1º de agosto de 2007.

PARÁ. Lei Complementar nº 027, de 19 de outubro de 1995. Institui a Região Metropolitana de Belém e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado**, Belém, 27 dez. 1996. Cad. 1, p. 2.

PARÁ. SETEPS. **Relatório da I Conferência Estadual dos Direitos da Pessoa com Deficiência**. Belém, 2006.

PARAÍBA. Constituição (1989). **Constituição do Estado da Paraíba**: Promulgada em 5 de outubro de 1989. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 08 ago. 2005.

PARANÁ. Constituição (1989) **Constituição do Estado**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 09 ago. 2005.

PEREZ LUÑO, Antônio Enrique. **Derechos humanos, estado de derecho y constitucion**. Madrid: Editorial Tecnos, 1995.

_____ *et al.*. **Los derechos humanos**: significación, estatuto jurídico y sistema. Sevilha: Universidade de Sevilha, 1979.

PERNAMBUCO. Constituição (1989). **Constituição do Estado de Pernambuco**. Disponível: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 10 ago. 2005.

PESSÔA, Nadja Soares de Pinho. Acessibilidade, você sabe o que é? Disponível em: <http://www.nadjapinho.hpg.com.br>; <http://www.movimentovida.hppg.com.br>. Acesso em: 30 dez. 2004.

PIAUI. Constituição (1989). **Constituição do Estado do Piauí**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 09 ago. 2005.

PRADO, Adriana Romeiro de Almeida. De barreiras arquitetônicas ao desenho universal. In: FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin de (Coord.). **Direitos da pessoa portadora de deficiência**. São Paulo: Max Limonad, IBAP, 1997. p. 185-194.

_____. **Acessibilidade e desenho universal**. Versão atualizada do texto publicado nos Anais do 3º Congresso Paulista de Geriatria e Gerontologia – GERP´ 2003, promovido pela Sociedade Brasileira de Geriatria e Gerontologia – SBGG/SP. Santos, 2003. Disponível em: <http://direitodoidoso.braslink.com/pdf/acessibilidade.pdf>. Acesso em: 23 maio 2005.

PRIMAVERA. **Lei Orgânica do Município**. Disponível em: http://www.mp.pa.gov.br/deficientes/Leis_municipais/Primavera.htm . Acesso em: 26 abr. 2004.

RABENHORST, Eduardo Ramalho. **Dignidade humana e moralidade democrática**. Brasília: Brasília Jurídica, 2001.

RAMIREZ, Salvador Vergés. **Derechos humanos**: fundamentación. Madrid: Tecnos, 1997.

RAWLS, John. Uma teoria da justiça. Lisboa: Editorial Presenta, 1993.

_____. **Liberalismo político**. México: Fondo de Cultura Econômica, 1992.

_____. **Justiça e democracia**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

REEVE, Christopher. **Superar o impossível**: reflexões sobre uma nova vida. Trad.: Flávia Rossler. Rio de Janeiro: Campus, 2003.

RIBAS, João Baptista Cintra. **O que são pessoas deficientes**. São Paulo: Brasiliense, 2003. (Coleção Primeiros Passos, n. 89)

RIBEIRO, Áurea. O cidadão portador de deficiência. In: ROBERT, Cinthia (Org.). **O direito do deficiente**. Rio de Janeiro: Lúmen Juris, 1999. p. 81-88.

RIBEIRO, Lauro Luiz Gomes. Uma cidade para todos. In: GARCIA, Maria (Coord.). **A cidade e seu estatuto**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2005. p. 165-203.

RIO DE JANEIRO. Constituição (1989). **Constituição Estadual**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 08 ago. 2005.

RIO DE JANEIRO. Lei nº 3.882, de 28 de dezembro de 2004. Criou o cargo de Secretário Extraordinário Deficiente-Cidadão. **Diário Oficial [do] Rio**, ano 18, n. 192, 29 dez. 2004.

RIO GRANDE DO NORTE. Constituição (1989). **Constituição do Estado do Rio Grande do Norte**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 09 ago. 2005.

RIO GRANDE DO SUL. Constituição (1989). **Constituição do Estado do Rio Grande do Sul**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 08 ago. 2005.

RODRIGUES, José Eduardo Ramos. O acesso do portador de deficiência ao patrimônio cultural. In: FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin de (Coord.). **Direitos da pessoa portadora de deficiência**. São Paulo: Max Limonad, IBAP, 1997. p. 97-104.

RODRIGUES, Marcelo Abelha. **Elementos de direito processual civil**. 2. ed., rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2000. v. 1 e 2

RONDÔNIA. Constituição (1989). **Constituição Estadual**, de 28 de setembro de 1989. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 10 ago. 2005.

RORAIMA. Constituição (1991). **Constituição do Estado**: de 31 de dezembro de 1991. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 10 ago. 2005.

SANTA CATARINA. Constituição (1989). **Constituição do Estado**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 10 ago. 2005.

SANTARÉM. **Lei Orgânica do Município de Santarém**. Santarém, 1990. Disponível em: http://mp.pa.gov.br/deficientes/Leis_municipais/santarém.htm. Acesso em: 12 ago. 2003.

SANTARÉM. Lei nº 14.997, de 27 de abril de 1994. Dispõe sobre acessibilidade e locomoção, sinalização e equipamentos para pessoas portadoras de deficiências físicas. Disponível em: http://mp.pa.gov.br/deficientes/Leis_municipais/santarém.htm. Acesso em: 12 ago. 2003.

SANTARÉM. Lei nº 15.506, de 20 de novembro de 1995. Dispõe sobre a acessibilidade aos transportes coletivos, para portadores de deficiência visual e pessoas analfabeta e dá outras providências. Disponível em: http://mp.pa.gov.br/deficientes/Leis_municipais/santarém.htm. Acesso em: 12 ago. 2003.

SANTO ANTÔNIO DO TAUÁ. **Lei Orgânica Municipal**. Disponível em: http://mp.pa.gov.br/deficientes/Leis_municipais/santarém.htm. Acesso em: 26 abr. 2004.

SANTOS, Alexandre Mello; MOTTA, Athayde. Desafios para a sustentabilidade no espaço urbano brasileiro. In: GRAZIA, Grazia de *et. al.* **A sustentabilidade do modelo urbano brasileiro: um desafio**. Rio de Janeiro: Projeto Brasil Sustentável e Democrático: FASE/IBASE, 2001. p. 83-111. (Cadernos Temáticos, n. 5).

_____. **Pela mão de Alice: o social e o político na pós-modernidade**. 9. ed. São Paulo: Cortez, 2003.

SANTOS, Márcia Walquiria Batista. Dos instrumentos da política urbana. In: MEDAUAR, Odete; ALMEIDA, Fernando Dias Menezes de. **Estatuto da cidade: lei 10.257, de 10.07.2001, comentários**. 2. ed. rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

SÃO PAULO. Constituição (1989). **Constituição Estadual**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 08 ago. 2005.

SÃO PAULO (Cidade). Decreto nº 28.004, de 21 de agosto de 1989. Dispõe sobre a criação, junto à Secretaria dos Negócios Extraordinários do Conselho Municipal da pessoa Deficiente – CMPD e dá outras providências. Diário Oficial do Município, São Paulo, p. 1, 22 ago. 1989. Disponível em: www.prefeitura.sp.gov.br. Acesso em: 28 set. 2005.

SÃO PAULO (Cidade). Decreto nº 36.071, de 09 de maio de 1996. Institui, no sistema de transporte coletivo do município de São Paulo, modalidade comum, serviço

destinado a atender pessoas com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Diário Oficial do Município, São Paulo, p. 2, 10 maio 1996. Disponível em: www.prefeitura.sp.gov.br . Acesso em: 28 set. 2005.

SÃO PAULO (Cidade). Decreto nº 39.651, de 27 de julho de 2000. Criação da Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA). Diário Oficial do Município, São Paulo, p. 1, 28 jul. 2000. Disponível em: www.prefeitura.sp.gov.br . Acesso em: 28 set. 2005.

SÃO PAULO (Cidade). Decreto nº 45.811, de 1º de abril de 2005. Criação da Secretaria Especial de Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida (SEPED). Diário Oficial do Município, São Paulo, p. 1, 2 abr. 2005. Disponível em: www.prefeitura.sp.gov.br . Acesso em: 12 abr. 2006.

SÃO PAULO (Cidade). Decreto nº 45.683, de 1º de janeiro de 2005. Vinculação da Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA) à Secretaria Especial da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida (SEPED). Diário Oficial do Município, São Paulo, p. 1, 2 maio 2005. Disponível em: www.prefeitura.sp.gov.br. Acesso em: 12 abr. 2006.

SÃO PAULO. Prefeitura Municipal. Portal oficial do Governo da Cidade de São Paulo. Desenvolvido pela secretaria de Gestão. Disponível em: <http://www.capital.sp.gov.br/portalmmsp/homec.jsp>. Acesso em: 12 abr. 2006.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. Agravos de Instrumento nºs 92.215-0/0-00 e 92.711-0/3. Agravantes: São Paulo Transporte S/A e Municipalidade de São Paulo. Agravado: Promotor de Justiça da Vara da Infância e Juventude do Foro Regional da Lapa. Relator: Desembargador Borelli Machado. São Paulo, 26 de agosto de 2002. Disponível em: http://www.tj.sp.gov.br/2numero_processo.asp. Acesso: 08 jun. 2004

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. Agravo de Instrumento nº 259.489-5/3. Agravante: TRANSASSIS Transporte Coletivo Assis Ltda. Agravado: Ministério Público. Relator: Desembargador Jovino de Sylos. São Paulo, 04 de novembro de 2002. Disponível em: http://www.tj.sp.gov.br/2numero_processo.asp. Acesso em: 10 mar. 2005.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. Agravo de Instrumento nº 365.772-5/3. Agravante: Júlio Simões Transportes e Serviços Ltda. Agravado: Ministério Público do Estado de São Paulo. Relator: Desembargador Celso Bonilha. São Paulo, 28 de abril de 2004. Disponível em: http://www.tj.sp.gov.br/2numero_processo.asp. Acesso: 10 fev. 2005.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. Apelação Cível nº 140.734.5/0-00. Apelante: Silvana Pereira da Silva Apelado: Diretoria do Departamento de Operações do Sistema Viário – DSV. Relator: Desembargador Antônio Rulli. São Paulo, 30 de janeiro de 2002. Disponível em: http://www.tj.sp.gov.br/2numero_processo.asp. Acesso: 10 mar. 2005.

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. Apelação Cível nº 215.273-5/6-00. Apelante: Ministério Público do Estado de São Paulo. Apelada: Fazenda Pública do Estado de São Paulo. Relator: Desembargador Xavier de Aquino. São Paulo, 14 de agosto de 2003. Disponível em: http://www.tj.sp.gov.br/2numero_processo.asp. Acesso: 08 jun. 2004

SÃO PAULO. Tribunal de Justiça. Apelação Cível nº 223.957-5/1-00. Apelante: O Ministério Público. Apelada: A Fazenda do Estado de São Paulo. Relator: Desembargador Roberto Bedaque. São Paulo, 17 de fevereiro de 2004. Disponível em: http://www.tj.sp.gov.br/2numero_processo.asp. Acesso: 08 jun. 2004.

SARLET, Ingo Wolfgang (Org.). **A constituição concretizada**: construindo pontes com o público e o privado. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2000.

_____. **Dignidade da pessoa humana e direitos fundamentais na Constituição Federal de 1988**. 2. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2002.

_____, **A eficácia dos direitos fundamentais**. 5. ed. rev., atual. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2005.

SARMENTO, Daniel. **A ponderação de interesses na constituição federal**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2002.

SASSAKI, Romeu Kazumi. **Inclusão**: construindo uma sociedade para todos. Rio de Janeiro: WVA, 1997.

SAULE JÚNIOR, Nelson. O tratamento constitucional do plano diretor como instrumento de política urbana. In: FERNANDES, Edésio (Coord.). **Direito urbanístico**. Belo Horizonte: Del Rey, 1998. p. 33-65.

SÉGUIN, Elida. Justiça é diferente de direito: a vitimização do portador de necessidades especiais. In: ROBERT, Cinthia (Org.). **O direito do deficiente**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 1999. p. 15-29.

_____. **Minorias e grupos vulneráveis**: uma abordagem jurídica. Rio de Janeiro: Forense, 2002.

SEMINÁRIO E OFICINA REGIONAL DAS AMÉRICAS, 2003. **Declaração de Quito**. Trad.: Romeu Kazumi Sasaki. São Paulo: Rede Saci, 2003.

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**; tradução Laura Teixeira Motta. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SERGIPE. Constituição (1989). **Constituição do Estado de Sergipe**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 09 ago. 2005.

SILVA, Ana Maria de Barros. A intervenção precoce em pessoas com múltiplas deficiências. In: FIGUEIREDO, Guilherme José Purvin de (Coord.). **Direitos da pessoa portadora de deficiência**. São Paulo: Max Limonad; IBAP, 1997. p. 195-202.

SILVA, Fernanda Duarte Lopes Lucas da. Fundamentando os direitos humanos: um breve inventário. In: Torres, Ricardo Lobo (Org.). **Legitimação dos direitos humanos**. Rio de Janeiro: Renovar, 2002. p. 99 - 138.

SILVA, Guilherme Amorim Campos da. **Direito ao desenvolvimento**. São Paulo: Método, 2004.

SILVA, José Afonso da. **Curso direito constitucional positivo**. 13. ed. São Paulo: Malheiros, 1997.

_____. **Aplicabilidade das normas constitucionais**. 6 ed. São Paulo: Malheiros, 2003.

SOBRANE, Márcia Alvarenga de Oliveira. A cidade e sua normatização constitucional urbanística. In: GARCIA, Maria (Coord.). **A cidade e seu estatuto**. São Paulo: Juarez de Oliveira, 2005. p. 205-230.

SOUSA, Carmen Verônica Aguiar. Deficiente: uma minoria desrespeitada. In: SÉGUIN, Elida (Coord.). **Direito das minorias**. Rio de Janeiro: Forense, 2001. p. 209-224.

SOUZA, Motauri Ciocchetti de. **Interesses difusos em espécie**: temas de direito do consumidor, ambiental e da lei de improbidade administrativa. São Paulo: Saraiva, 2000.

TAVARES, André Ramos. **Liberdades públicas**. In: Enciclopédia do direito brasileiro. Rio de Janeiro: Forense, 1.200.

TEMPESTA, Orani (Arcebispo de Belém-Pará). Gestos concretos da Campanha da Fraternidade. **Diário do Pará**, Belém, p. A-8, 05 fev. 2006.

TOBA, Marcos Maurício. Do plano diretor. In: MEDAUAR, Odete; ALMEIDA, Fernando Dias Menezes de (Coord.). **Estatuto da cidade**: Lei 10.257, de 10.07.2001, comentários. 2. ed., rev., atual. e ampl. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2004.

TOCANTINS. Constituição (1989). **Constituição Estadual**. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/principal.htm. Acesso em: 09 ago. 2005.

TORRES, Ricardo Lobo. A metamorfose dos direitos sociais em mínimo existencial. In: SARLET, Ingo Wolfgang (Org.). **Direitos fundamentais sociais**: estudo de direito constitucional, internacional e comparado. Rio de Janeiro: Renovar, 2003.

_____. A legitimação dos direitos humanos e os princípios da ponderação e da razoabilidade. In: TORRES, Ricardo Lobo (Org.). **Legitimação dos direitos humanos**. Rio de Janeiro: Renovar, 2002. p. 397-449.

_____. Direitos humanos e tributação. In: : JORNADA DO INSTITUTO LATINOAMERICANO DE DERECHO TRIBUTÁRIO – ILADT, Tema I: Direitos humanos e tributação, 20, Salvador, 2000. **Anais**. Salvador: Associação Brasileira de Direito Financeiro – ABDF, 2000. p. 3-35.

_____. **A cidadania multidimensional na era dos direitos**. In: TORRES, Ricardo Lobo (Org.). Teoria dos direitos fundamentais. Rio de Janeiro: Renovar, 1999.

TRINDADE, Antônio Augusto Cançado. **A sociedade democrática no final do século**. 15 ed. Brasília: Paralelo, 1997.

_____. **A proteção internacional dos direitos humanos**: fundamentos jurídicos e instrumentos básicos. São Paulo: Saraiva, 1991.

VALLE, Rachel do. Vida real: nada impede um sonho. **Revista Viva**: para a mulher que se ama, São Paulo, n. 333, p. 10, abr. 2006.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento**: reflexões e propostas. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000.

_____. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

VITÓRIA. Prefeitura Municipal. **Projeto calçada cidadã**: Cuide de sua calçada: declare seu amor por Vitória. Disponível em: <http://www.vitoria.es.gov.br/calçadas/index.htm>. Acesso em: 24 jan. 2006.

WALZER, Michael. **Spheres of justice**: a defense of pluralisme and equality. New york: Basic Brook, 1983.

WOLKMER, Antonio Carlos. Pluralismo jurídico: projeção de um marco de alteridade. In: _____. **Pluralismo jurídico**: fundamentos de uma nova cultura no direito. 3. ed. rev. e atual. São Paulo: Alfa Omega, 2001. p. 169-283.

YENNE, Bill. **100 homens que mudaram a história do mundo**. Trad.: Reger Maiole. São Paulo: Ediouro, 2002.

ZAFFARONI, Eugenio Raúl; PIERANGELI, José Henrique. **Manual de direito penal brasileiro**: parte geral. São Paulo: Revista dos Tribunais, 1997.

APÊNDICE A - FOTOGRAFIAS



Fotografia 1 - Belém (centro) - Largo da Palmeira – Rampa.



Fotografia 2 - Belém (centro) - Largo da Palmeira – Rampa e rota livre.



Fotografia 3 - Belém (centro) - Largo da Palmeira - Rampa.



Fotografia 4 – Belém (centro) - Largo da Palmeira - Rampa.



Fotografia 5 – Belém (centro) - Largo da Palmeira - Rampa para o estacionamento.



Fotografia 6 – Belém - Av. Almirante Barroso - Passarela com escada.



Fotografia 7 - Belém – Av. Marquês de Herval - Obstáculos na esquina.



Fotografia 8 - Belém – Av. Marquês de Herval – Calçadas inacessíveis.



Fotografia 9 – Belém - Av. João Paulo II - Calçada rebaixada (canteiro entre pistas).



Fotografia 10 – Belém - Av. João Paulo II - Calçada rebaixada.



Fotografia 11 – Belém - Av.João Paulo II – Calçada rebaixada (canteiro entre pistas).



Fotografia 12 – Belém - Av. João Paulo II – Bueiro sem tampa.



Fotografia 13 – Belém - Av. João Paulo II – Calçada com declive acentuado.



Fotografia 14 – Belém - Av. João Paulo II – Ponto de parada inacessível.



Fotografia 15 – Belém - Av. João Paulo II – Calçadas desniveladas.



Fotografia 16 – Belém - Av. João Paulo II – Esquina com piso deteriorado.



Fotografia 17 – Belém - Av. João Paulo II – Ausência de calçada.



Fotografia 18 – Belém - Av. João Paulo II – Ao fundo, calçada acessível.



Fotografia 19 – Belém - Trav. Guerra Passos – Piso escorregadio.



Fotografia 20 – Belém - Trav. Teófilo Conduru – Bueiro e falta de rebaixamento.



Fotografia 21 – Belém - Trav. Teófilo Conduru – Calçada alta e falta de anteparo.



Fotografia 22 – Belém - Trav. Teófilo Conduru – Obstáculos no lugar da calçada.



Fotografia 23 - Belém - Av Gov. José Malcher – Rebaixamento e piso diferenciados.



Fotografia 24 – Belém - Av.Gov. José Malcher – Piso diferenciado.



Fotografia 25 – Belém - Av. Gov. José Malcher – Rebaixamento e piso diferenciados.



Fotografia 26 – Belém - Av. Conselheiro Furtado - Telefone público acessível.



Fotografia 27 – Belém - Av. Conselheiro Furtado – Grade.



Fotografia 28 – Belém - Av. Conselheiro Furtado – Grade.



Fotografia 29 – Belém (S. Braz) - Av. José Bonifácio – Parada com piso elevado.



Fotografia 30 – Belém (S. Braz) - Piso acessível e degraus na calçada.



Fotografia 31 – Belém (S. Braz) – Obstáculos pontiagudos no percurso.



Fotografia 32 – Belém - Trav. Barão do Triunfo – Calçadas e canteiro inacessíveis.



Fotografia 33 – Belém - Trav. Lomas Valentinas – Calçada com degraus.



Fotografia 34 – Belém - Pólo Joalheiro – Rampa e degraus (internos).



Fotografia 35 – Belém - Pólo Joalheiro – Elevador especial.



Fotografia 36 – Belém - Pólo Joalheiro – Degraus, rampa e elevador especial.



Fotografia 37 – Belém - Pólo Joalheiro - Piso antiderrapante, rampa e elevador especial.



Fotografia 38 – Belém - Ilha de Mosqueiro - Calçada com rampa.



Fotografia 39 – Belém - Ilha de Mosqueiro – Pequena rampa.



Fotografia 40 – Belém - Ilha de Mosqueiro – Calçada com rampa.



Fotografia 41 – Belém - Ilha de Mosqueiro – Escada para praia.



Fotografia 42 – Belém - Ilha de Mosqueiro – Rampas e calçada em uma praia.



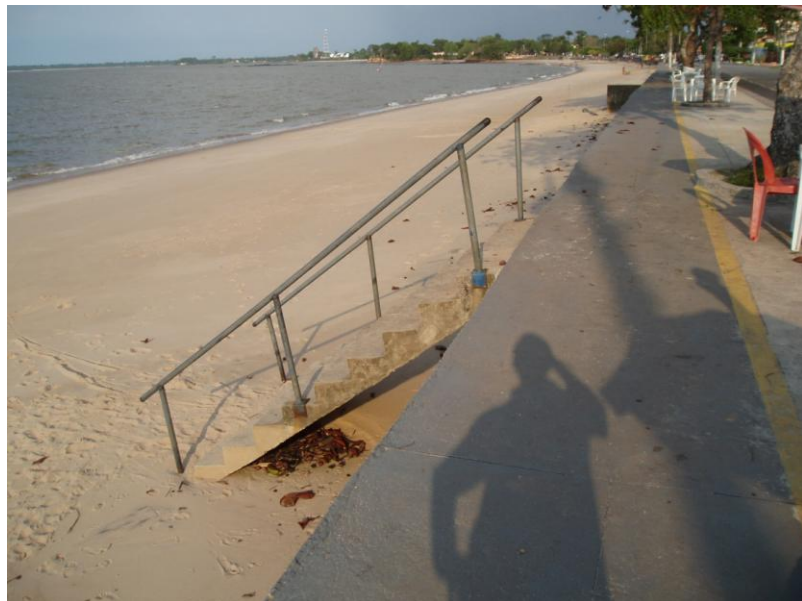
Fotografia 43 – Belém - Ilha do Mosqueiro – Outra escada para praia.



Fotografia 44 – Belém - Ilha do Mosqueiro – Calçada acessível em beira de praia.



Fotografia 45 - Belém - Ilha do Mosqueiro – Rampa para praia.



Fotografia 46 – Belém - Ilha do Mosqueiro – Calçada e escada acessíveis.



Fotografia 47 – Belém - Ilha do Mosqueiro – Calçada em uma praia.



Fotografia 48 – Belém - Ilha do Mosqueiro – Calçada e rampa em outra praia.



Fotografia 49 (panorâmica) – Belém - Largo da Palmeira – Calçadas e rampas.



Fotografia 50 (panorâmica) – Belém - Av. Marquês de Herval – Canteiro central e calçada rebaixada.



Fotografia 51 (panorâmica) – Belém - Av. Marquês de Herval – Calçadas altas e desniveladas.



Fotografia 52 (panorâmica) – Belém - Av. Marquês de Herval – Calçada deteriorada e tapume.



Fotografia 53 (panorâmica) – Belém - Av. João Paulo II – Calçadas desniveladas.



Fotografia 54 (panorâmica) – Belém - Av. João Paulo II – Calçada pouco acessível, ausência de calçada e canteiro central.



Fotografia 55 (panorâmica) – Belém - Av. João Paulo II - Ausência de calçadas, canteiro central e calçadas desniveladas.



Fotografia 56 (panorâmica) – Belém - Trav. Guerra Passos – Calçadas desniveladas.



Fotografia 57 (panorâmica) – Belém - Av. Gentil Bittencourt – Calçadas altas, sem anteparo e estreitas com postes.



Fotografia 58 (panorâmica) – Belém - Av. Gentil Bitencourt c/Trav. Teófilo Conduru - Calçadas estreitas e com obstáculos.



Fotografia 59 (panorâmica) – Belém - Av. Gov. José Malcher – Implantação de rampas e pisos diferenciados.



Fotografia 60 (panorâmica) – Belém - Av. Conselheiro Furtado – Calçadas desniveladas.



Fotografia 61 – Marituba – BR 316 – Rampa de passarela.



Fotografia 62 – Marituba – BR 316 - Passarela com rampa (fotografia anterior).



Fotografia 63 – Marituba – BR 316 - Rampa de uma passarela.



Fotografia 64 – Marituba – BR 316 – Passarela com rampa.



Fotografia 65 – Ananindeua – Rampa interna em lugar de frequência pública.



Fotografia 66 – Ananindeua – BR 316 – Escada de uma passarela.



Fotografia 67 – Ananindeua - BR 316 – Degraus em uma esquina.



Fotografia 68 – Ananindeua – Piso diferenciado em uma praça.



Fotografia 69 – Ananindeua – Telefone público em altura acessível para pessoas com necessidades especiais.



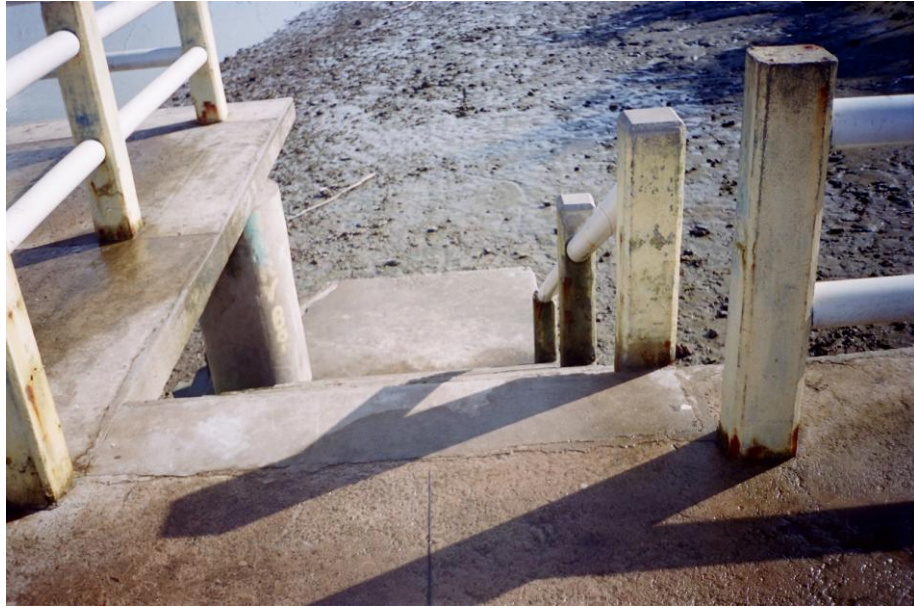
Fotografia 70 – Marapanim – Calçada baixa em relação ao meio carroçável.



Fotografia 71 – Marapanim – Calçada desnivelada.



Fotografia 72 – Marapanim – Calçada da Praia de Marudá.



Fotografia 73 – Marapanim – Escada do trapiche.



Fotografia 74 – Marapanim – Outro aspecto do trapiche.



Fotografia 75 – Marapanim – Calçadas desniveladas.



Fotografia 76 – Capanema – Degraus nas calçadas.



Fotografia 77 – Capanema – Degraus e desníveis nas calçadas.



Fotografia 78 – Capanema – Calçada em desnível e com degraus.



Fotografia 79 – Capanema – Rampa, degraus e desnível na calçada.



Fotografia 80 – Capanema – Obstáculos no canteiro central.



Fotografia 81 – Capanema – Canteiro central livre e arborização irregular.



Fotografia 82 – Peixe-Boi – Degraus e rampa em calçada no balneário.



Fotografia 83 – Argentina – Ônibus para pessoas com necessidades especiais.



Fotografia 84 – Argentina – Lugares reservados a pessoas com necessidades especiais em ônibus.



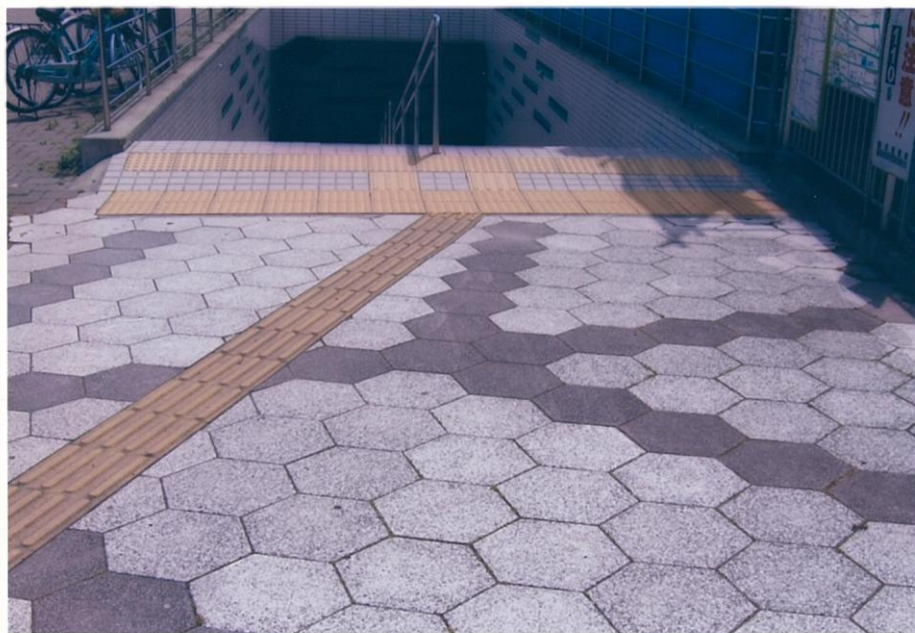
Fotografia 85 – Argentina – Lugares reservados a pessoas com necessidades especiais em ônibus.



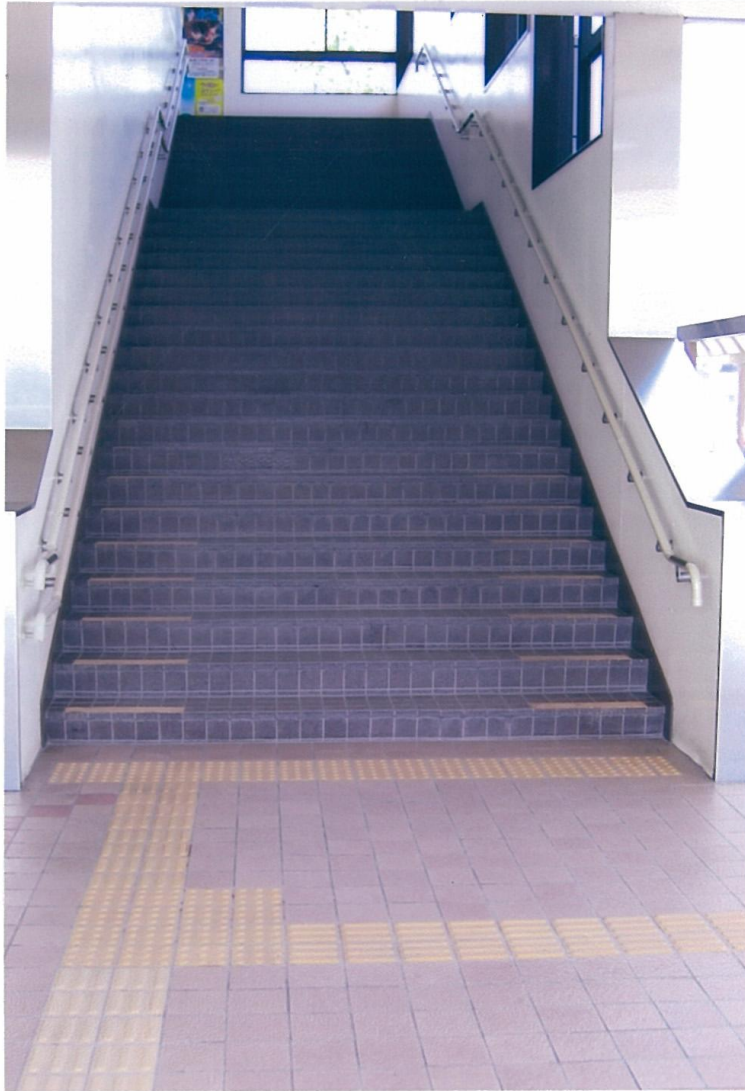
Fotografia 86 – Argentina – Corrimão intermediário.



Fotografia 87 – Japão – Rampa para cadeiras de rodas, localizada na lateral da estação de trem de Toyoda; leva direto à zona de embarque.



Fotografia 88 – Japão – Calçadas com piso para pessoas com necessidades especiais.



Fotografia 89 – Japão – Estação de Toyoda – Piso e corrimão, para pessoas com deficiência visual.



Fotografia 90 – Japão – Estação de Tokyo – Rampa para cadeiras de rodas.



Fotografia 91 – Japão – Elevador para cadeiras de rodas, até a zona de embarque.



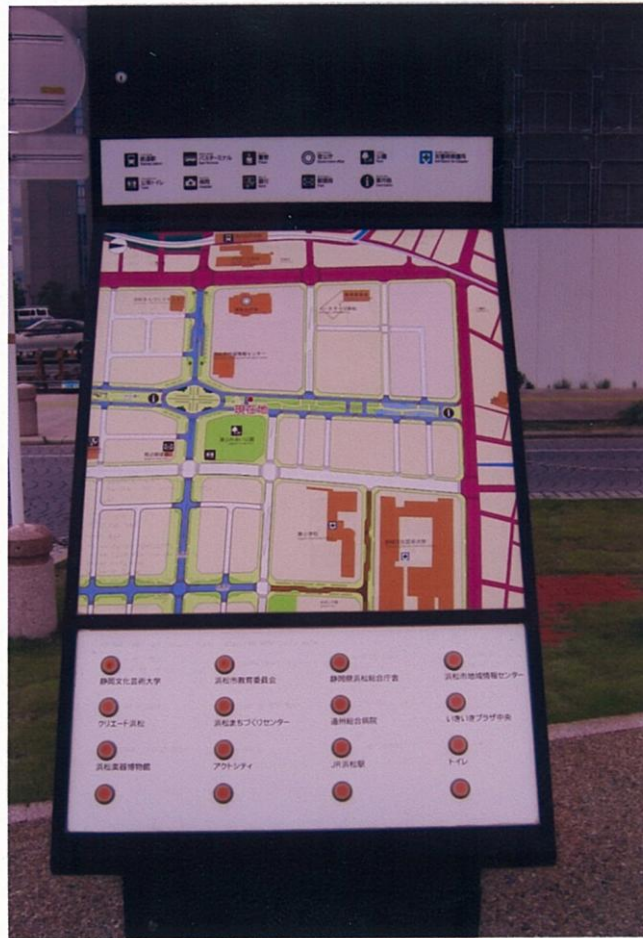
Fotografia 92 – Japão – Cidade de Hamamatsu – Banheiros para pessoas com necessidades especiais.



Fotografia 93 – Japão – Cidade de Hamamatsu – Interior dos banheiros para pessoas com necessidades especiais.



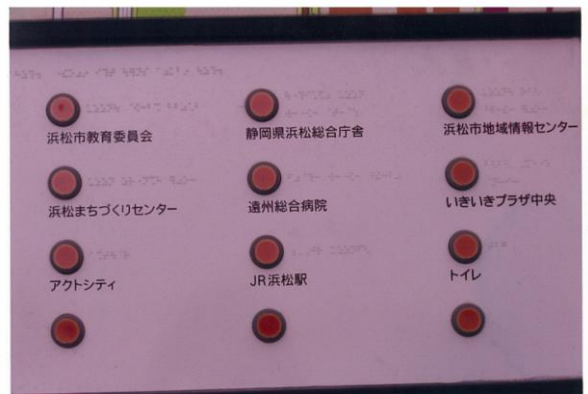
Fotografia 94 – Japão – Cidade de Hamamatsu – Interior dos banheiros para pessoas com necessidades especiais.



Fotografia 95 – Japão – Cidade de Hamamatsu – Mapa em braille localizado em uma praça pública.



Fotografia 96 – Japão – Cidade de Hamamatsu – Um detalhe do mapa.



Fotografia 97 – Japão – Cidade de Hamamatsu – Botões do mapa em braille, os quais, ao serem acionados informam a distância e a direção para chegar ao local indicado.



Fotografia 98 – Japão – Cidade de Iwata – Agência dos Correios, com piso especial e rampa para cadeira de rodas.



Fotografia 99 – Japão – Cidade de Iwata – Rampa da agência dos Correios vista sob outro ângulo.



Fotografia 100 – Japão – Guias das calçadas rebaixadas e pisos especiais, nas regiões centrais das cidades.



Fotografia 101 – Japão – Pisos especiais, nos centros das cidades.

ANEXO A - TABELAS

Tabela 1 - Pessoas com necessidades especiais por unidades da Federação – Brasil

Estados	População (habitantes)	Nº de Pessoas com Deficiência	Percentuais (%)	Colocação (lugar)
Paraíba	3 444 794	646 099	18,76	1º
Rio Grande do Norte	2 777 509	489 824	17,64	2º
Piauí	2 843 428	501 409	17,63	3º
Pernambuco	7 929 154	1 379 704	17,40	4º
Ceará	7 431 597	1 288 797	17,34	5º
Alagoas	2 827 856	474 624	16,78	6º
Maranhão	5 657 552	912 930	16,14	7º
Sergipe	1 784 829	285.823	16,01	8º
Tocantins	1 157 690	181 447	15,67	9º
Bahia	13 085 769	2.046 329	15,64	10º
Pará	6 195 965	945 800	15,26	11º
Rio Grande do Sul	10 187 842	1 535 587	15,07	12º
Minas Gerais	17 905 134	2 667 709	14,90	13º
Rio de Janeiro	14 392 106	2.131 762	14,81	14º
Espírito Santo	3 097 498	456 493	14,74	15º
Goiás	5 004 245	716 052	14,31	16º
Amazonas	2 817 252	401 64	14,26	17º
Santa Catarina	5 357 864	761 564	14,21	18º
Acre	557 882	78 844	14,13	19º
Rondônia	1 380 952	190 242	13,78	20º
Mato Grosso do Sul	2 078 070	285 077	13,72	21º
Mato Grosso	2 505 245	341 494	13,63	22º
Paraná	9 564 643	1 297 877	13,57	23º
Distrito Federal	2 051 146	275 580	13,44	24º
Amapá	477 032	63 355	13,28	25º
Roraima	324 397	40.555	12,50	26º
São Paulo	37 035 456	4 203 632	11,35	27º

Fonte: IBGE (2003, p. 119) (modificado)

Tabela 2 – Pessoas com necessidades especiais por município do Estado do Pará
(classificação baseada em percentuais)

(continua)

Municípios	População (habitantes)	Pessoas com necessidades especiais (deficiências física, sensorial e mental permanentes)	Percentual (%)	Colocação (lugar)
Região Metropolitana (Belém, Ananindeua, Benevides, Marituba e Sta. Bárbara do Pará)	1 795 536	297 327	16,55	_____
Municípios	_____	_____	_____	_____
Curionópolis	19 486	4 496	23,07	1º
São João da Ponta	4 035	884	21,90	2º
Inhangapi	7 681	1 675	21,80	3º
São Francisco do Pará	4 245	3 102	21,77	4º
Muaná	25 536	5 507	21,56	5º
Colares	10 632	2 289	21,52	6º
Mocajuba	20 542	4 409	21,46	7º
Soure	19 958	4 247	21,27	8º
Conceição do Araguaia	43 386	8 808	20,30	9º
Bannach	3 780	764	20,21	10º
Igarapé-Açu	32 400	6 641	20,49	11º
Primavera	9 718	1 950	20,06	12º
São Domingos do Araguaia	20 005	4 008	20,03	13º
Santa Bárbara do Pará	11 378	2 279	20,02	14º
Abel Figueiredo	5 957	1 187	19,92	15º
Currálinho	20 016	3 849	19,22	16º
Eldorado do Carajás	29 608	5 871	19,82	17º
Nova Timboteua	11 406	2 176	19,07	18º
Abaetetuba	119 152	22 487	18,87	19º
Peixe-Boi	7 760	1 465	18,87	19º
Magalhães Barata	7 693	1 426	18,53	20º
Capanema	57 119	10 574	18,51	21º
Salvaterra	15 118	2 779	18,38	22º
Bom Jesus do Tocantins	13 106	2 390	18,23	23º
Almeirim	33 957	6 118	18,01	24º
Floresta do Araguaia	14 284	2 571	17,99	25º
Ponta de Pedras	18 694	3 357	17,95	26º
Baião	21 119	3 776	17,87	27º
Bonito	9 814	1 742	17,75	28º
Igarapé-Miri	52 604	9 302	17,68	29º
Salinópolis	33 449	5 909	17,66	30º
Marapanim	24 718	4 354	17,61	31º
Belterra	14 594	2 561	17,54	32º
Ananindeua	393 569	68 465	17,39	33º
Parauapebas	71 568	12 449	17,39	33º
Santa M ^a das Barreiras	10 955	1 899	17,33	34º
Portel	38 043	6 591	17,32	35º
Benevides	35 546	6 013	16,91	36º
Pau D'Arco	7 124	1 205	16,91	36º

(continuação)

Municípios	População (habitantes)	Pessoas com necessidades especiais (deficiências física, sensorial e mental permanentes)	Percentual (%)	Colocação (lugar)
Medicilândia	21 379	3 631	16,90	37°
Vigia	40 176	6 767	16,84	38°
Terra Alta	8 261	1 390	16,82	39°
Castanhal	134 496	22 621	16,81	40°
Bagre	13 078	2 191	16,75	41°
Garrafão do Norte	24 221	4 046	16,70	42°
Cametá	97 624	16 290	16,68	43°
Mãe do Rio	25 351	4 212	16,61	44°
Irituia	31 752	4 956	15,60	45°
Terra Santa	14 592	2 421	16,59	46°
Concórdia do Pará	20 956	3 473	16,57	47°
Sapucaia	3 796	629	16,57	47°
Belém	1 280	208 707	16,29	48°
Água Azul do Norte	22 084	3 583	16,22	49°
Óbidos	46 490	7 516	16,16	50°
Santarém	262 538	42 136	16,04	51°
Marituba	74 429	11 863	15,93	52°
São Sebastião da Boa Vista	17 664	2 813	15,92	53°
São João de Pirabas	17 484	2 765	15,81	54°
Bragança	93 779	14 791	15,77	55°
Goianésia do Pará	22 685	3 555	15,67	56°
Breves	80 158	12 526	15,62	57°
Canaã dos Carajás	10 922	1 710	15,55	58°
Nova Ipixuna	11 866	1 842	15,52	59°
Barcarena	63 268	9 761	15,42	60°
São Miguel do Guamá	41 366	6 355	15,36	61°
Itaituba	94 750	14 326	15,11	62°
Alenquer	41 784	6 308	15,09	63°
Santo Antônio do Tauá	19 835	2 980	15,02	64°
Maracanã	27 571	4 100	14,87	65°
São Domingos do Capim	27 405	4 064	14,82	66°
Cumarú do Norte	5 978	886	14,82	66°
Santa Izabel do Pará	43 227	6 402	14,81	67°
Curuçá	26 160	3 852	14,72	68°
Altamira	77 439	11 243	14,51	69°
Santa Luzia do Pará	19 400	2 791	14,38	70°
Dom Eliseu	39 529	5 652	14,29	71°
Oriximiná	48 332	6 874	14,22	72°
Santa Maria do Pará	20 850	2 962	14,20	73°
Paragominas	76 450	10 833	14,17	74°
Tailândia	38 435	5 441	14,15	75°
Augusto Corrêa	33 011	4 645	14,07	76°
Anajás	18 322	2 541	13,86	77°
Redenção	63 251	8 749	13,83	78°
Rurópolis	24 660	3 412	13,83	79°

(continuação)

Municípios	População (habitantes)	Pessoas com necessidades especiais (deficiências física, sensorial e mental permanentes)	Percentual (%)	Colocação (lugar)
Limoeiro do Ajuru	19 564	2 700	13,80	80°
Viseu	51 090	7 040	13,77	81°
Tracuateua	22 743	3 118	13,70	82°
São Geraldo do Araguaia	27 646	3 748	13,55	83°
Capitão Poço	50 815	6 833	13,44	84°
Cachoeira do Arari	16 700	2 229	13,34	85°
Senador José Porfírio	15 721	2 089	13,28	86°
Santana do Araguaia	31 218	4 138	13,25	87°
Brejo Grande do Araguaia	7 464	987	13,22	88°
Gurupá	23 098	3 041	13,16	89°
Monte Alegre	61 334	8 051	13,12	90°
Novo Repartimento	41 817	5 479	13,10	91°
Brasil Novo	17 193	2 248	13,07	92°
Rio Maria	17 498	2 267	12,95	93°
Ourém	14 397	1 849	12,84	94°
Tucumã	25 309	3 248	12,83	95°
Bujaru	22 508	2 872	12,75	96°
Afuá	29 505	3 730	12,64	97°
Tomé-Açu	47 404	5 894	12,43	98°
São João do Araguaia	12 247	1 517	12,38	99°
Jacundá	40 546	5 002	12,33	100°
Juruti	31 198	4 606	12,33	100°
Rondon do Pará	39 870	4 853	12,17	101°
Aveiro	15 518	1 874	12,07	102°
Santarém Novo	5 434	656	12,07	102°
Quatipuru	10 905	1 309	12,00	103°
Xinguara	35 365	4 230	11,96	104°
Ipixuna do Pará	25 138	2 963	11,78	105°
Moju	52 941	6 041	11,41	106°
Tucuruí	73 798	8 369	11,34	107°
Prainha	27 301	3 097	11,34	107°
Vitória do Xingu	11 142	1 262	11,32	108°
Palestina do Pará	7 544	844	11,18	109°
Aurora do Pará	19 728	2 367	11,09	110°
Oeiras do Pará	23 255	2 490	10,70	111°
Itupiranga	49 655	5 299	10,67	112°
Anapu	9 407	1 004	10,67	112°
Uruará	45 201	4 733	10,47	113°
Pacajá	28 888	2 929	10,13	114°
Faro	10 037	1 004	10,00	115°
Curuá	9 224	889	9,63	116°
Cachoeira do Piriá	15 437	1 470	9,52	117°
Porto de Moz	23 545	2 108	8,95	118°
São Félix do Xingu	34 621	3 096	8,94	119°
Melgaço	21 064	1 881	8,92	120°

(conclusão)

Municípios	População (habitantes)	Pessoas com necessidades especiais (deficiências física, sensorial e mental permanentes)	Percentual (%)	Colocação (lugar)
Breu Branco	32 446	2 819	8,68	121°
Ulianópolis	19 254	1 629	8,46	122°
Acará	52 126	4 388	8,41	123°
Chaves	17 350	1 426	8,21	124°
Marabá	168 020	25 529	8,15	125°
Piçarra	13 031	1 028	7,88	126°
Novo Progresso	24 948	1 903	7,62	127°
Ourilândia do Norte	19 471	1 429	7,33	128°
Nova Esperança do Piriá	18 893	1 383	7,32	129°
Trairão	13 902	1 108	7,97	130°
São Caetano de Odivelas	15 595	1 230	7,88	131°
Santa Cruz do Arari	5 621	442	7,86	132°
Placas	13 394	862	6,43	133°
Jacareacanga	22 078	966	4,37	134°
Totais	6 195 965	945 800		

Fonte: IBGE (2003) (modificado)

Tabela 3 – Pessoas com necessidades especiais por município do Estado do Pará
(classificação baseada em números absolutos)

(continua)

Municípios	População (habitantes)	Pessoas com necessidades especiais (deficiências física, sensorial e mental permanentes)	Colocação (lugar)
Região Metropolitana (Belém, Ananindeua, Benevides, Marituba e Sta.Bárbara do Pará)	1 795 536	297 327	
Municípios			
Belém	1 280	208 707	1º
Ananindeua	393 569	68 465	2º
Santarém	262 538	42 136	3º
Marabá	168 020	25 529	4º
Castanhal	134 496	22 621	5º
Abaetetuba	119 152	22 487	6º
Cametá	97 624	16 290	7º
Bragança	93 779	14 791	8º
Itaituba	94 750	14 326	9º
Breves	80 158	12 526	10º
Parauapebas	71 568	12 449	11º
Marituba	74 429	11 863	12º
Altamira	77 439	11 243	13º
Paragominas	76 450	10 833	14º
Capanema	57 119	10 574	15º
Barcarena	63 268	9 761	16º
Igarapé-Miri	52 604	9 302	17º
Conceição do Araguaia	43 386	8 808	18º
Redenção	63 251	8 749	19º
Tucuruí	73 798	8 369	20º
Monte Alegre	61 334	8 051	21º
Óbidos	46 490	7 516	22º
Viseu	51 090	7 040	23º
Oriximiná	48 332	6 874	24º
Capitão Poço	50 815	6 833	25º
Vigia	40 176	6 767	26º
Igarapé-Açu	32 400	6 641	27º
Portel	38 043	6 591	28º
Santa Izabel do Pará	43 227	6 402	29º
São Miguel do Guamá	41 366	6 355	30º
Alenquer	41 784	6 308	31º
Almeirim	33 957	6 118	32º
Moju	52 941	6 041	33º
Benevides	35 546	6 013	34º
Jacundá	40 546	5 002	35º
Tailândia	38 435	5 441	36º
Salinópolis	33 449	5 909	37º
Tomé-Açu	47 404	5 894	38º
Eldorado do Carajás	29 608	5 871	39º

(continuação)

Municípios	População (habitantes)	Pessoas com necessidades especiais (deficiências física, sensorial e mental permanentes)	Colocação (lugar)
Dom Eliseu	39 529	5 652	40°
Muaná	25 536	5 507	41°
Novo Repartimento	41 817	5 479	42°
Itupiranga	49 655	5 299	43°
Irituia	31 752	4 956	44°
Rondon do Pará	39 870	4 853	45°
Uruará	45 201	4 733	46°
Augusto Corrêa	33 011	4 645	47°
Juruti	31 198	4 606	48°
Curionópolis	19 486	4 496	49°
Mocajuba	20 542	4 409	50°
Acará	52 126	4 388	51°
Marapanim	24 718	4 354	52°
Soure	19 958	4 247	53°
Xinguara	35 365	4 230	54°
Mãe do Rio	25 351	4 212	55°
Santana do Araguaia	31 218	4 138	56°
Maracanã	27 571	4 100	57°
São Domingos do Capim	27 405	4 064	58°
Garrafão do Norte	24 221	4 046	59°
São Domingos do Araguaia	20 005	4 008	60°
Curuçá	26 160	3 852	61°
Currálinho	20 016	3 849	62°
Baião	21 119	3 776	63°
São Geraldo do Araguaia	27 646	3 748	64°
Afuá	29 505	3 730	65°
Medicilândia	21 379	3 631	66°
Água Azul do Norte	22 084	3 583	67°
Goianésia do Pará	22 685	3 555	68°
Concórdia do Pará	20 956	3 473	69°
Rurópolis	24 660	3 412	70°
Ponta de Pedras	18 694	3 357	71°
Tucumã	25 309	3 248	72°
Tracuateua	22 743	3 118	73°
São Francisco do Pará	4 245	3 102	74°
Prainha	27 301	3 097	75°
São Félix do Xingu	34 621	3 096	76°
Gurupá	23 098	3 041	77°
Santo Antônio do Tauá	19 835	2 980	78°
Ipixuna do Pará	25 138	2 963	79°
Santa Maria do Pará	20 850	2 962	80°
Pacajá	28 888	2 929	81°
Bujaru	22 508	2 872	82°
Breu Branco	32 446	2 819	83°
São Sebastião da Boa Vista	17 664	2 813	84°

(continuação)

Municípios	População (habitantes)	Pessoas com necessidades especiais (deficiências física, sensorial e mental permanentes)	Colocação (lugar)
Santa Luzia do Pará	19 400	2 791	85°
Salvaterra	15 118	2 779	86°
São João de Pirabas	17 484	2 765	87°
Limoeiro do Ajuru	19 564	2 700	88°
Floresta do Araguaia	14 284	2 571	89°
Belterra	14 594	2 561	90°
Anajás	18 322	2 541	91°
Oeiras do Pará	23 255	2 490	92°
Terra Santa	14 592	2 421	93°
Bom Jesus do Tocantins	13 106	2 390	94°
Aurora do Pará	19 728	2 367	95°
Colares	10 632	2 289	96°
Santa Bárbara do Pará	11 378	2 279	97°
Rio Maria	17 498	2 267	98°
Brasil Novo	17 193	2 248	99°
Cachoeira do Arari	16 700	2 229	100°
Bagre	13 078	2 191	101°
Nova Timboteua	11 406	2 176	102°
Porto de Moz	23 545	2 108	103°
Senador José Porfírio	15 721	2 089	104°
Primavera	9 718	1 950	105°
Novo Progresso	24 948	1 903	106°
Santa M ^a das Barreiras	10 955	1 899	107°
Melgaço	21 064	1 881	108°
Aveiro	15 518	1 874	109°
Ourém	14 397	1 849	110°
Nova Ipixuna	11 866	1 842	111°
Bonito	9 814	1 742	112°
Canaã dos Carajás	10 922	1 710	113°
Inhangapi	7 681	1 675	114°
Ulianópolis	19 254	1 629	115°
São João do Araguaia	12 247	1 517	116°
Cachoeira do Piriá	15 437	1 470	117°
Peixe-Boi	7 760	1 465	118°
Ourilândia do Norte	19 471	1 429	119°
Chaves	17 350	1 426	120°
Magalhães Barata	7 693	1 426	120
Terra Alta	8 261	1 390	121°
Nova Esperança do Piriá	18 893	1 383	122°
Quatipuru	10 905	1 309	123°
Vitória do Xingu	11 142	1 262	124°
São Caetano de Odivelas	15 595	1 230	125°
Pau D'Arco	7 124	1 205	126°
Abel Figueiredo	5 957	1 187	127°
Trairão	13 902	1 108	128°

(conclusão)

Municípios	População (habitantes)	Pessoas com necessidades especiais (deficiências física, sensorial e mental permanentes)	Colocação (lugar)
Piçarra	13 031	1 028	129°
Faro	10 037	1 004	130°
Anapu	9 407	1 004	130
Brejo Grande do Araguaia	7 464	987	131°
Jacareacanga	22 078	966	132°
Curuá	9 224	889	133°
Cumarú do Norte	5 978	886	134°
São João da Ponta	4 035	884	135°
Placas	13 394	862	136°
Palestina do Pará	7 544	844	137°
Bannach	3 780	764	138°
Santarém Novo	5 434	656	139°
Sapucaia	3 796	629	140°
Santa Cruz do Arari	5 621	442	141°
Totais	6 195 965	945 800	_____

Fonte: IBGE (2003) (modificado)

Tabela 4 – Quantitativos de acordo com as necessidades especiais – Brasil

Tipos e Graus		Quantitativos (Pessoas)
1	Deficiência mental permanente	2 844 937
2	Deficiência física	1 416 060
2.1	Tetraplegia, paraplegia ou hemiplegia permanente	997 463
2.2	Falta de membro ou parte dele	478 597
3	Deficiência visual	16 544 842
3.1	Incapaz de enxergar	148 023
3.2	Grande dificuldade permanente de enxergar	2 435 873
3.3	Alguma dificuldade permanente de enxergar	14 060 946
4	Deficiência auditiva	5 735 099
4.1	Incapaz de ouvir	166 365
4.2	Grande dificuldade permanente de ouvir	883 079
4.3	Alguma dificuldade permanente de ouvir	4 685 655
5	Deficiência motora	7 939 784
5.1	Incapaz de caminhar ou subir escadas	574 186
5.2	Grande dificuldade permanente de caminhar ou subir escadas	1 772 690
5.3	Alguma dificuldade permanente de caminhar ou subir escadas	5 592 908
Total		24 600 256

Fonte: IBGE (2003) (modificado)

Tabela 5 – Quantitativos de acordo com as necessidades especiais - Estado do Pará

Tipos e Graus		Quantitativos (Pessoas)
1	Deficiência mental permanente	86 719
2	Deficiência física	52 623
2.1	Tetraplegia, paraplegia ou hemiplegia permanente	31 095
2.2	Falta de membro ou parte dele	21 528
3	Deficiência visual	708 877
3.1	Incapaz de enxergar	5 936
3.2	Grande dificuldade permanente de enxergar	106 891
3.3	Alguma dificuldade permanente de enxergar	596 044
4	Deficiência auditiva	190 907
4.1	Incapaz de ouvir	6 703
4.2	Grande dificuldade permanente de ouvir	27 844
4.3	Alguma dificuldade permanente de ouvir	156 360
5	Deficiência motora	257 018
5.1	Incapaz de caminhar ou subir escadas	17 880
5.2	Grande dificuldade permanente de caminhar ou subir escadas	51 928
5.3	Alguma dificuldade permanente de caminhar ou subir escadas	187 210
Total		945 800

Fonte: IBGE (2003) (modificado)