



MOBILIDADE URBANA PARA A INCLUSÃO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA (PCD)

Urban mobility for the inclusion of people with disabilities (ADA)

Leilane Serratine Grubba

Faculdade Meridional (IMED), Passo Fundo, RS, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2294306082879574> ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-0303-599X>

E-mail: lsgrubba@hotmail.com

Luciano Pissolatto

Faculdade IMED, Passo Fundo, RS, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/8287080296451246> ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-2532-0137>

E-mail: lucianopissolatto@gmail.com

Trabalho enviado em 21 de março de 2022 e aceito em 03 de junho de 2022



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.



Rev. Dir. Cid., Rio de Janeiro, Vol. 15, N.04., 2023, p. 1937-1960.

Leilane Serratine Grubba e Luciano Pissolatto

DOI: 10.12957/rdc.2023. 66120 | ISSN 2317-7721

RESUMO

A pesquisa tem por objeto a inclusão urbana das pessoas com deficiência (PCD). Pessoas com deficiência desenvolvem todas as suas atividades dentro do ambiente urbano, preferencialmente em igualdade de acesso e oportunidade para com pessoas sem deficiência. Partindo desse pressuposto, busca-se compreender os mecanismos legais que protegem e fomentam os direitos de mobilidade para PCD. Em especial, analisa-se os aspectos da recepção da Convenção sobre Direitos da Pessoa com Deficiência (ONU), e busca-se estabelecer um conceito mais abrangente e menos discriminatório de necessidade diversa, em detrimento de necessidade especial. A pesquisa desenvolve-se pelo método dedutivo. Apresenta, como discussão, que o direito à mobilidade das pessoas com deficiência é garantido por norma assemelhada à constitucional; portanto, um direito humano fundamental. Ainda, é regulamentado por lei específica que protege e dá guarida à pretensão. A mobilidade urbana afeta as gerações atuais e vindouras, independente de possuir ou não deficiência, pois considera que em algum momento da vida todas as pessoas apresentarão mobilidade reduzida. Logo, pensar no amanhã com edificações e com desenhos universais gera inclusão no ambiente das cidades.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Pessoa com Deficiência (PCD). Direito à Inclusão. Acessibilidade Urbana. Direito da Cidade.

ABSTRACT

The research theme is the urban inclusion of people with disabilities (ADA). People with disabilities carry out all their activities within the urban environment, preferably with equal access and opportunity to people without disabilities. Based on this assumption, we seek to understand the legal mechanisms that protect and promote mobility rights for ADA. In particular, we analyze the aspects of reception in the national system of the Convention on the Rights of Persons with Disabilities (UN). Also, we seek to establish a broader and less discriminatory concept of diverse needs, to the detriment of special needs. We develop the research by the deductive method. First, we argue that the right to mobility of people with disabilities is established by a rule similar to the constitutional one, therefore, a fundamental human right. Second, we analyze the specific law that protects ADA rights. Urban mobility affects current and future generations regardless of whether a person has a disability. In this sense, it is imperative to consider that every person at some point will have reduced mobility. Therefore, thinking about tomorrow with buildings and universal designs generates inclusion in the environment of cities.

Keywords: Urban Mobility. People with Disabilities. Right to inclusion. Urban Accessibility. Law. City Law.



1. INTRODUÇÃO

O movimento é parte intrínseca e indissociável da capacidade humana criativa de pensar, transgredir e ultrapassar obstáculos para chegar a um determinado objetivo, sendo o elemento de conexão entre passado, presente e futuro. O movimento também é indissociável da locomoção nas cidades contemporâneas, assim como do pertencimento e da inclusão social. O horizonte nunca esteve tão próximo, tendo em vista os meios de locomoção que se utiliza para o deslocamento dentro das cidades, dos países e, inclusive, para outros continentes.

Os meios de transporte podem nos levar a locais cada vez mais distantes, dando mobilidade significativa aos cidadãos e cidadãs. Porém, uma parcela expressiva da população carece de uma arquitetura urbana apropriada e inclusiva, ou de meios de locomoção adaptados ao seu desenvolvimento enquanto pessoas que produzem riqueza, geram conteúdo e contribuem para o desenvolvimento nacional (LOPES; MARTORELLI; COSTA, 2020). Diante disso, a pessoa com deficiência, sendo ela física, sensorial ou intelectual, tem o direito à inclusão no meio social e na comunidade em que vive, havendo a necessidade de implementação de mecanismos para a mobilidade urbana de todas as pessoas, independentemente da existência ou não de deficiência. As cidades, portanto, devem possuir inclusão à mobilidade urbana, oferecendo acesso para todos e todas, construindo humanidades (RODRIGUES NETO, 2020).

Partindo do objeto de pesquisa, que é a inclusão urbana das pessoas com deficiência, denominadas PCD, bem como a sua mobilidade urbana, objetiva-se compreender os instrumentos legais específicos da Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência (CDPD) e do seu Protocolo Facultativo, bem como a Lei Brasileira de Inclusão – Estatuto da pessoa com deficiência (LBI), documentos esses que asseguram o direito ao transporte e à mobilidade urbana e que promovem o direito fundamental de igualdade de oportunidades.

Nesse sentido, como objetivo geral da pesquisa, busca-se compreender os mecanismos legais que protegem e fomentam os direitos de mobilidade para PCD. Em especial, analisa-se os aspectos da recepção da Convenção sobre Direitos da Pessoa com Deficiência (ONU); e busca-se estabelecer um conceito mais abrangente e menos discriminatório de necessidade diversa, em detrimento de necessidade especial.

De maneira específica, busca-se apreender, através de estudos preliminares, como o direito humano fundamental de acesso à mobilidade urbana para a igualdade de oportunidades pode ser garantido ao público PCD pela legislação nacional de proteção. Para isso, procura-se examinar a norma



nacional que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, buscando o conceito já estabelecido por ela e pela doutrina ao abarcar a CDPD e a LBI em relação ao direito do transporte e mobilidade em igualdade de oportunidade, procurando situar o estudo no campo dos direitos fundamentais.

Sequencialmente, em detrimento do termo “necessidades especiais”, busca-se inserir um termo alternativo, que abarque todos os meios necessários para a inclusão da PCD, inclusive através da semântica para a promoção da igualdade. Afirmar que alguém possui necessidades especiais é uma forma de opressão linguística para PCD, pois todos os seres humanos possuem necessidades; e para a inclusão social, não se pode especializar ou excepcionalizar. Historicamente, PCD foram submetidas à marginalização e ao preconceito. Uma das formas de marginalização ocorre pela linguagem, rotulação e categorização do “outro”, diferente e distanciado do “nós”. Dessa forma, conforme o *sítio eletrônico Disability is Natural*¹, a linguagem empregada influencia em atitudes, as quais também influenciam na linguagem; ambas influenciam em ações no mundo e na materialidade.

Nesse sentido, para a pesquisa, utiliza-se o guia ADA para a escrita sobre PCD – *Guidelines for writing about people with disabilities*². Acreditando no poder das palavras para modificar o entorno, parte-se de alguns pressupostos, sendo eles: (1) enfatiza-se as habilidades e não as limitações; (2) refere-se primeiro à pessoa e apenas depois à deficiência; (3) utiliza-se linguagem neutra; (4) utiliza-se uma linguagem que enfatiza a necessidade de acessibilidade em detrimento da presença da deficiência; (5) não se utiliza eufemismos condescendentes; (6) não se utiliza linguagem ofensiva; (7) descreve-se pessoas sem deficiência em detrimento de se utilizar palavras que impliquem em estereótipos negativos às pessoas com deficiência, como “pessoa normal” e outras; (8) considera-se que as deficiências não são doenças e pessoas com deficiências não são pacientes para serem tratadas – pessoas com deficiências são saudáveis, ainda que algumas possuam condições crônicas; (9) não se utiliza linguagem que perpetua estereótipos negativos sobre deficiências psiquiátricas; (10) considera-se que pessoas com deficiência devem ser descritas também pelo seu sucesso, mas não se deve utilizar a deficiência para descrever uma pessoa como heroica pela simples fato de ela viver a sua vida, visto que todas as pessoas encontram desafios nos seus percursos; e, (11) não se deve mencionar a deficiência de uma pessoa, salvo quando essencial para uma história.

O problema da pesquisa é entender como a mobilidade urbana, direito humano fundamental, contribui para a garantia da igualdade de oportunidades e para a inclusão social de PCD e para as pessoas

¹ Disponível em: <https://www.disabilityisnatural.com/people-first-language.html> Acesso em 07 mar. 2022.

² O guia ADA, realizado pela ADA network – *information, guidance, and training on the americans with disabilities*, está disponível em: <https://adata.org/factsheet/ADANN-writing> Acesso em 05 mar. 2022.

com restrição de movimento. Para se responder à problematização, busca-se primeiro compreender os reflexos da Convenção de New York e da Lei Brasileira de Inclusão quanto aos aspectos afetos à mobilidade urbana para a promoção da acessibilidade. O transporte e a mobilidade urbana são um direito de todas as pessoas, mas para àquelas que têm restrição de movimento, tornam-se um imperativo categórico à acessibilidade plena para o envolvimento na sociedade; com isso, inclui o diferente para o exercício de direitos e deveres.

Portanto, primeiramente, busca-se discutir a mobilidade urbana aliada à construção da acessibilidade e da inclusão para necessidades diversas. Sequencialmente, busca-se abordar os aspectos e reflexos da mobilidade urbana na legislação brasileira, com ênfase na recepção da Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e a edição da Lei brasileira de inclusão. O ambiente urbano deve ser um local possível de se exercer a cidadania, construir habilidades e desenvolver as capacidades humanas, livre de estigmas capazes de segregar o diferente a guetos sociais. A construção de um ambiente acessível para a pessoa com deficiência e mobilidade reduzida é condição de uma vida sem limitações.

2. MOBILIDADE URBANA PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E A “NECESSIDADE DIVERSA”

As necessidades de deslocamento devem atender a população em geral. De forma específica, devem promover a inclusão de PCD. Para tanto, o transporte e a mobilidade urbana devem estar voltados para a solução e para a integração dos meios com o público a ser assistido. Para melhor compreensão, é necessário abranger a conceituação de mobilidade urbana e acessibilidade.

Para Lopes, Martorelli e Costa (2020, p. 45), “[...] mobilidade urbana deve ser entendida como a capacidade de dar suporte aos deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano para a realização das atividades diárias.” Esse suporte é acompanhado de uma vasta atividade do poder público para a construção de políticas públicas capazes de fazer frente ao crescente desenvolvimento no deslocamento das massas urbanas.

A Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana e a define como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.” (BRASIL, 2012) A legislação foi editada para atender preceitos constitucionais que objetivam a integração

dos meios de transporte utilizados no país, com vistas para a melhoria da mobilidade de cargas e pessoas, proporcionando maior acessibilidade, principalmente nos municípios.³

Vale ressaltar que a mobilidade urbana está fundada em alguns princípios, como: o desenvolvimento sustentável das cidades, as dimensões econômica e social; a equidade no acesso dos cidadãos e cidadãs ao transporte público coletivo; a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; a gestão democrática, controle social do planejamento e a avaliação da política nacional de mobilidade urbana; a segurança nos deslocamentos de pessoas; a justa distribuição dos benefícios e o ônus decorrente do uso dos diferentes modos e serviços; a equidade no uso dos espaços públicos de circulação, vias e logradouros; a eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana; e, principalmente, o fundamento da acessibilidade universal. Logo, visa atender a todos os públicos que necessitam de transporte e acesso à mobilidade, incluindo PCD e as pessoas sem deficiência (BRASIL, 2013).

Portanto, a acessibilidade não diz respeito apenas à inclusão de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida; pelo contrário, busca-se a reunião de todas as pessoas em um espaço público capaz de comportar as necessidades mais variadas e diversas (BARRETO; PORTO, 2016). Uma cidade inclusiva possibilita o acesso aos serviços públicos sem solução de continuidade, sendo possível a convergência de várias formas para o objetivo e a utilização adequada de ambientes seguros, com uma infraestrutura capaz de dar vazão aos transportes de passageiros e cargas.

Para uma pessoa com deficiência de mobilidade, é desafiador o acesso a um serviço público por falta de meios para chegar ao local, falta de acesso a ele ou simplesmente por não ser atendida conforme a sua necessidade. Esses fatos podem ser classificados como uma afronta para a dignidade humana; e, para uma sociedade inclusiva, deve-se pautar pela acessibilidade plena, isso é, o acesso deve ser garantido a todos os espaços urbanos, departamentos públicos e estabelecimentos privados.

Diante da conceituação de mobilidade urbana, três são os fatores para um bom deslocamento: (a) espaço, que diz respeito ao percurso; (b) tempo, que é a duração desse percurso; e, (c) estado, que é o estar em um determinado local em tempo aprazível. Tudo isso, de acordo com um tratamento interdisciplinar para os problemas de mobilidade, capaz de dar um enfoque e prática acessível para

³ Os dispositivos constitucionais são: Art. 21, XX – Instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos; Capítulo II – Da Política Urbana. Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes [...]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm#art182 Acesso em: 20 nov. 21.

pessoas e cargas. Contudo, esses estudos quando aplicados devem ser projetados para uma longa duração, isto é, visando não apenas a geração atual, mas as futuras gerações, de forma sustentável. Por certo que as implantações de estudos de mobilidade sofrem com fatores variados, como espaços geográficos e ambientais, a arquitetura urbanística, a forma como são distribuídos os recursos econômicos, a ocupação do solo e os fatores tecnológicos afetos à mobilidade (LOPES; MARTORELLI; COSTA, 2020). Mas apesar de sofrer com os mencionados fatores, é importante a estruturação de estudos de mobilidade de maneira sustentada, equitativa e sustentável.

Portanto, pode-se entender que a mobilidade urbana é a possibilidade dada pelo conjunto da sociedade para deslocamentos variados em áreas urbanas e rurais, de pessoas e coisas, e o escoamento da produção, de forma a convergir para o bem-estar social e para a inclusão das diversidades. A universalidade da mobilidade aos mais diversos meios para a satisfação de uma necessidade ou uma especialidade humana deve ser objetivado como aquele em que são dados os mecanismos necessários para a acessibilidade plena (GRUBBA, 2020).

Contudo, a mobilidade urbana reflete essencialmente os pilares nos quais a sociedade se estrutura. A forma como se utiliza de meios de deslocamento, sem denegrir ou ingerir na atividade individual, dando possibilidade para que haja essa mobilidade e respeitando os direitos de todos dentro da cidade, incluindo o público PCP, é o parâmetro que se deve objetivar para a integração de todas as pessoas no espaço urbano.

Ainda, deve-se mencionar que, ao refletir os pilares estruturais da sociedade, a mobilidade se mostra excludente. Conforme Pires (2009, p. 392), “as necessidades e os desempenhos das pessoas são diversos e, no caso do meio urbano, as políticas de transporte são diretamente responsáveis por garantir a mobilidade, possibilitando que o acesso ao espaço público seja universal.” Contudo, atualmente, os transportes motorizados (públicos ou privados) tornaram-se cada vez mais necessários. O acesso a eles, “varia de acordo com a renda dos usuários, sendo que a oferta, a qualidade, a eficiência e o tempo de deslocamento de cada um deles diferenciam-se, implicando acessibilidade mais difícil às pessoas que dependem do transporte público.” (PIRES, 2009, p. 392)

Assim, diferentes pessoas com capacidades econômicas diversas, utilizam-se de transportes distintos. Para PCD, existem grandes dificuldades e barreiras no espaço público, havendo urgência na “eliminação de barreiras e o transporte coletivo são instrumentos para que a mobilidade se efetive em centros urbanos, garantindo o acesso das pessoas aos serviços e equipamentos coletivos oferecidos pelas cidades.” (PIRES, 2009, p. 393) A inclusão deve ser para todos; mas, nesse caso de desigualdade, principalmente para PCD com capacidade econômica reduzida.

Ainda, considerando a inclusão e possibilidade plena de exercício dos direitos e da cidadania por parte de PCD, o problema da mobilidade urbana também é agravado por entraves arquitetônicos. Como afirma Barbosa, são ruas demasiadamente apertadas, obstáculos existentes em calçadas, que não comportam cadeiras de rodas ou que obstaculizam a passagem de pessoas que utilizam bengalas ou cães-guia para a locomoção. Ademais, “problemas nas calçadas: calçada malconservada, com buracos, com entulho, inacabada ou inexistência de calçada; falha na construção de rampas rebaixadas nas calçadas; rampas obstruídas por postes, buracos.” (BARBOSA, 2015, p. 5) Esses entraves arquitetônicos também foram visualizados na pesquisa empírica de Flávia Leite, especialmente referente à cidade de Bauru – SP. Para a autora, na mencionada cidade, existem “inúmeras barreiras físicas [...], tais como a ausência de faixas na calçada para orientarem as pessoas com deficiência visual, além de pisos adequados para uso de cadeiras de rodas ou bengalas, falta de rampas e de acesso, dentro outras.” (LEITE, 2021, p. 37)

Deve-se avançar e buscar estratégias, e não apenas soluções prontas ou temporárias, para a inclusão de PCD. A solução para o acesso ao transporte, mobilidade urbana e acesso pleno aos locais urbanos já existe, porém carece de estratégias específicas para a inclusão da pessoa com deficiência nesses aspectos, demonstrando a necessidade de políticas públicas adequadas para a inclusão em transporte e mobilidade urbana para PCD. Um dos exemplos importantes para se buscar estratégias e não apenas soluções prontas diz respeito à acessibilidade plena na educação para PCD, incluso a acessibilidade arquitetônica e urbanística, visto que o acesso deve se dar considerando todas as diversidades humanas. Pereira e Lima (2019), em pesquisa qualitativa transversal, apontam a dificuldade de acesso à educação, afirmando:

Destaca-se ainda que, em ambos os casos, seja na situação dos que tiveram que sair de suas cidades, ou dos que conseguiram de alguma forma adentrar numa rede de ensino desde cedo, demandava muito esforço próprio do aluno para que ele continuasse e concluísse o processo de educação de base. Para facilitar a vida dessas pessoas, a escola poderia se adequar ou ter se adequado aos padrões de acessibilidade normatizados pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (NBR 9050), que tem como objetivo promover a acessibilidade arquitetônica (ABNT, 2015). Quanto à acessibilidade atitudinal, que envolve o comportamento das pessoas envolvidas nesse processo de inclusão, cabe apenas depender do bom senso e da conscientização de cada indivíduo envolvido.

Percebe-se ainda que os alunos oriundos de cidades do interior do estado só conseguiram obter acesso a qualquer tipo de estudo ou educação após serem encaminhados aos serviços especializados em atendimento à sua deficiência. Desta forma, verifica-se que o Instituto dos Cegos, na capital João Pessoa, desempenhou um papel importante na orientação pedagógica e no processo de ensino de base, permitindo aos que procuraram pelo serviço que pudessem finalmente trilhar suas histórias acadêmicas. (PEREIRA; LIMA, 2019, p. 163)

O preconceito também é entrave ao ingresso e permanência no mercado de trabalho. Juntamente com entraves arquitetônicos, os mencionados entraves atitudinais representam grande exclusão dos direitos PCD. Em pesquisa qualitativa sobre a empregabilidade de pessoas com deficiência visual, Lima *et al.* afirmam que apesar do grande “contingente de pessoas com deficiência visual, em idade produtiva, com qualificação para o ingresso ou reingresso no mercado de trabalho” (2021, s/p), os dados obtidos com a pesquisa demonstram a existência de barreiras sociais, especialmente o preconceito, que dificultam a inclusão social. Ainda, pelos depoimentos das pessoas PCD entrevistadas, obteve-se a “a dificuldade que estes têm em alcançarem planos de carreira ou promoções nas empresas, demonstrando a defasagem das organizações em implementar medidas inclusivas e adotar planos de carreiras extensivos a todos os funcionários, abarcando as pessoas com deficiência.” (LIMA; *et al.* 2021, s/p)

Outra conclusão relatada no estudo foi a necessidade da “capacitação adequada dos recursos humanos, pois se pode observar neste estudo a falta, nas empresas, de programas promotores da autoestima e da inserção de pessoas com deficiência visual nas relações sociais, a fim de proporcionar pleno exercício de cidadania e geração de renda com segurança.” (LIMA; *et al.* 2021, s/p) Inclusive, outros entraves, “com maior recorrência para barreiras físicas e arquitetônicas, como ausência de sinalização em braile ou piso tátil.” (LIMA; *et al.* 2021, s/p)

Ainda, o estudo qualitativo de Mazo e Leite (2012) sobre o ensino de Arquitetura no país demonstrou que, a respeito da acessibilidade arquitetônica, mais da metade dos professores entrevistados apresenta a concepção de que a deficiência se centra na pessoa que a possui. Assim:

Tal concepção deixa de tomar o meio social como promotor de atitudes que podem minimizar ou não a inserção social da pessoa com deficiência e, conseqüentemente, o seu desenvolvimento. Numa alusão à especificidade dos participantes desta pesquisa, é preocupante que tais concepções sejam reforçadas, no cotidiano educacional, com os graduandos, deixando de promover reflexões críticas sobre como a sociedade e as ciências, em geral, têm entendido e lidado com a questão da deficiência e, por fim, viabilizar, ainda que em longo prazo, a inclusão social da pessoa com deficiência, por meio do trabalho do arquiteto. (MAZO; LEITE, 2012, p. 91)

O estudo de Mazo e Leite (2012) contribui ao evidenciar as lacunas de disciplinas e conteúdos nos cursos de Arquitetura sobre a inclusão social de PCD, o que indica uma descontextualização do ensino para com as diversidades humanas, demandas sociais e inclusão social. Os mencionados autores apontam a necessidade de se pensar nos cursos de Arquitetura de modo comprometido com a função humana e social.

Assim, quanto maior a inclusão de todas as pessoas, com ou sem deficiências ou com ou sem mobilidade reduzida, mais se garante a eficácia de direitos e, principalmente, a dignidade das pessoas com necessidades diversas.

Para Sen (2011, p. 273), “os funcionamentos e as capacidades são diversos, como de fato devem ser, porque tratam de diferentes aspectos de nossa vida e nossa liberdade”, sendo assim, o melhor termo a se empregar a uma pessoa com deficiência e suas necessidades, não é a especialidade dela, mas sim a necessidade diversa que todas as pessoas possuem.

Pensar em necessidades diversas, não especiais, vai além de uma modificação semântica, produzindo efeitos concretos na sociedade. Snow (2003, p. 1), em texto-artigo *Is it “just semantics”*, publicado em blog, afirma que a frase “isso é apenas semântica” é uma resposta usualmente utilizada quando se discorda sobre linguagem, conceitos ou ideias, mas o emitente não está simplesmente colocando uma nova ideia, e sim desqualificando a validade e o valor da ideia oposta. Nesse sentido, a autora retoma a noção da necessidade de alteração valorativa e axiológica do termo necessidades “especiais” e a acusação de que tal alteração trata-se apenas de “semânticas”. Para ela, é uma discussão que perpassa não apenas a semântica, mas o poder das palavras – ou de elas produzirem efeitos no mundo e na consciência das pessoas. “As palavras que usamos e o seu significado produzem atitudes, políticas sociais e leis, influenciam nossos sentimentos, direcionam nossas decisões e afetam a vida das pessoas diariamente.” (SNOW, 2003, p. 2. Tradução livre).

Seguindo essa lógica argumentativa, a palavra “necessidades especiais” perpetua um estereótipo negativo, reforçando barreiras atitudinais em relação às pessoas com deficiências e tornando mais difícil a inclusão social. Se uma pessoa possui necessidades especiais, então ela precisa ser especializada; ela não é normal e não participa de atividades normais. Trata-se de uma metáfora para segregação, limitando o ser humano (SNOW, 2002). Se todas as pessoas são iguais e diferentes, ao mesmo tempo, talvez o termo mais adequado a ser utilizado é “necessidades diversas”.

Nesse sentido, não se deve especializar uma necessidade individual, pois dessa forma se estigmatiza um aspecto fundamental da vida de uma pessoa. Portanto, quando se refere que a necessidade é diversa, ao mesmo tempo em que se generaliza, não se discrimina a pessoa com deficiência, havendo entre ela e uma pessoa que não tenha deficiência a igualdade e oportunidades.

A mobilidade urbana, entendida como a capacidade de deslocamento de coisas e pessoas, é fator preponderante para o aumento das capacidades e habilidades da PCD. Assim, quando existe a liberdade de escolha e locomoção, aumenta-se as oportunidades de interação com o mundo em que vivemos e, por conseguinte, pode-se escolher entre uma e outra coisa, pois é uma deliberação própria fundada na

essência do ser e, portanto, aumenta as oportunidades pela faculdade deliberativa. Assim, quanto maiores as oportunidades disponibilizadas a uma pessoa com deficiência para a mobilidade urbana, maior será a proporcionalidade da capacidade que terá ela de escolhas, isto é, quanto maior a capacidade de fazer escolhas valorativas sobre a sua vontade, maior será a sua habilidade para a lida com o meio em que ela deve ser inserida (SEN, 2011).

Adiante, pode-se internalizar o conceito de mobilidade urbana que apenas em sua aplicação, no mundo real, teria o papel fundamental de incluir uma parcela enorme da população brasileira. Refere-se aqui às pessoas com deficiência - 45 milhões de cidadãos e cidadãs brasileiros(as) com algum tipo de deficiência, sendo que, o exemplo a seguir ilustra bem o percentual: no caso hipotético de um total de 100; 19% teriam alguma deficiência visual, 7% deficiência motora, 5% problemas de audição e a deficiência mental ou intelectual 1% (IBGE, 2021).

Ao democratizar o acesso aos meios de transporte e locomoção adequados aos diferentes tipos de mobilidades reduzidas e deficiências, se cumpre com o papel de um Estado que incentiva uma cultura centrípeta em que as diferenças seriam extirpadas, não especializadas, e a convergência da acessibilidade plena estaria disposta a todas as pessoas. De outro lado, teríamos as necessidades diversas da figura humana, que não seriam mais especiais, mas imprescindíveis e múltiplas em suas exigências para a individualidade de cada pessoa, tendo ela algum tipo de deficiência ou não (SEN, 2011). O termo empregado teria a função de unir os diferentes em um determinado momento, pois analisando a brevidade humana, constata-se que, em alguma época da vida, as pessoas, invariavelmente, terão algum empecilho quanto à mobilidade, reduzindo sua capacidade de locomoção.

Dessa forma, unindo as necessidades diversas de cada pessoa junto à mobilidade urbana, acompanhadas de um sistema de locomoção adequado a todos, é possível eliminar as barreiras arquitetônicas que cercam as pessoas, construindo uma cidade que abrigue a todos. A função primordial de uma sociedade é manter a salvo, desde o nascimento, o direito das pessoas de terem o mínimo de dignidade, pois através dela há todo um ordenamento para a garantia e fundamentação dos direitos individuais (NUSSBAUM, 2013).

Assim, conforme Lopes, Martorelli e Costa (2020), a competência concorrente em mobilidade urbana faz com que haja responsabilidade de implementação nas três esferas de governo. À união compete a instituição de diretrizes gerais de mobilidade, inclusive de transporte, além de estabelecer objetivos de segurança no trânsito. À esfera estadual, os bolsões metropolitanos são responsabilidades desse governo, juntamente com aplicação de políticas públicas para sua implantação. Ao campo

municipal, a lei estabelece o planejamento, execução e avaliação de políticas de mobilidade.⁴ Assim, cabe ao Estado promover as capacidades individuais para garantir a materialização das ações de defesa de acessibilidade, mobilidade urbana e transporte, concedendo igualdade de oportunidade a todas as pessoas.

3. ASPECTOS E REFLEXOS DE MOBILIDADE URBANA NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA: DA RECEPÇÃO DA CONVENÇÃO À EDIÇÃO DA LEI BRASILEIRA DE INCLUSÃO

No ocidente, o modelo biomédico, tributário do início do século XX, compreendeu a deficiência como uma questão de origem biológica individual. A deficiência foi entendida como uma “incapacidade física e uma vez sendo identificada como orgânica, para se sanar a deficiência, dever-se-ia fazer uma ou mais intervenções sobre o corpo.” (PORFÍRIO; SOUSA, 2020, p. 265) Logo, “os esforços de integração da pessoa com deficiência à sociedade participação são desenvolvidos pela pessoa e sua família, sem que haja mudanças da sociedade.” (PORFÍRIO; SOUSA, 2020, p. 265)

Esse modelo foi substituído ao longo do tempo, embora tenha se sedimentado em visões sociais ainda pejorativas e estigmatizantes para PCD. Assim é que nos âmbitos jurídico e político, principalmente, a partir da década de 1960, surgem estudos que abordam o modelo social da deficiência, denunciando a “a estrutura social que oprime a pessoa deficiente, tendo como foco o combate à violação de seus direitos, sua autonomia e acesso a todas as prerrogativas sociais.” (PORFÍRIO; SOUSA, 2020, p. 266) Nesse sentido foi a descrição proposta pela Organização Mundial da Saúde em 1980, que abordou a “deficiência como uma questão de direitos humanos e não apenas biomédica, passando a existir a ação de um modelo interpretativo da deficiência com foco nas barreiras e na restrição de participação social de pessoas com deficiências” (PORFÍRIO; SOUSA, 2020, p. 266) - o Modelo Social da Deficiência. Diante disso:

Os impedimentos físicos, mentais, intelectuais e sensoriais passaram a ser considerados como características das pessoas, inerentes à diversidade humana; a deficiência é provocada pela interação dos impedimentos com as barreiras sociais, ou seja, com os diversos fatores culturais, econômicos, tecnológicos, arquitetônicos, dentre outros, de forma a gerar uma impossibilidade de plena e efetiva participação dessas pessoas na sociedade. Como dito, não é a pessoa que apresenta uma deficiência, mas a sociedade. Superar a deficiência não é tão-somente cuidar dos impedimentos, mas possibilitar e

⁴ Com a edição da Lei nº 12.587/12, que institui o sistema nacional de mobilidade urbana, constitui-se elementos necessários para o deslocamento de pessoas, cargas e patrimônios, dando prioridade aos meios de transporte ativos, junta-se a isso, uma política tarifária com foco na modicidade das tarifas e igualdade no acesso ao serviço descrevendo, taxativamente, a diferença entre a tarifa de remuneração que é o custo do serviço público de transporte e a tarifa pública, que dá o valor monetário da passagem cobrada do usuário

criar mecanismos que eliminem as barreiras existentes no ambiente. (PORFÍRIO; SOUSA, 2020, p. 266)

Apesar do modelo social da deficiência, a visão ainda amplamente compartilhada socialmente da deficiência como uma condição pejorativa ou anormal implica em atribuir a ela a capacidade de formação de um ser destituído de toda forma de existência e de dignidade. Ao comentar a doutrina do contrato social, Nussbaum (2013, p. 19) relata que: “[...] até bem pouco tempo, na maioria das sociedades modernas, essas pessoas não eram sequer incluídas na sociedade. Eram excluídas e estigmatizadas; não havia movimento político para incluí-las.” Assim, o movimento político e jurídico de inclusão, com reflexos sociais, é bastante incipiente no Ocidente. Com a criação da Organização das Nações Unidas (ONU), em 1945, comprometida com a paz e a segurança mundial, a internacionalização dos direitos humanos pós segunda guerra e, subsequentemente, a edição da Carta Internacional de Direitos Humanos (GRUBBA, 2020), tem-se uma aspiração para a proteção dos direitos humanos, que trilhara uma vereda longa e árdua até os direitos das PCD.

No âmbito da Organização Internacional do Trabalho, no final da década de 50, mais precisamente em 1958, a Convenção n. 111/OIT tratou da discriminação em matéria de emprego e profissão, afirmando que as pessoas com deficiência têm os mesmos direitos e liberdades que as pessoas sem deficiência, inclusive o direito a não serem submetidas a qualquer modalidade de discriminação (OIT, 1958). Depois, em 1983, a Convenção n. 159/OIT abordou a reabilitação profissional e emprego de pessoas com deficiência (OIT, 1983).

Na esfera internacional, ainda, segundo Rodrigues Neto (2020), temáticas vinculadas à pessoa com deficiência começaram a ser discutidas no âmbito da ONU na década de 1970, quando houve a edição da Declaração sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência Mental, em 1971; depois, a Declaração sobre os Direitos das Pessoas Deficientes, em 1975, que garantiu às pessoas com deficiência o direito de serem respeitadas, assim como a igualdade de direitos para com todas as pessoas sem deficiências (ONU, 1975).

Na década de 1990, as Normas sobre equiparação de oportunidades fizeram referência à necessidade de os Estados-membros da ONU criarem medidas para a inclusão das pessoas com deficiência na sociedade, bem como com remoção de todos os obstáculos existentes à participação plena. Dentre essas medidas, menciona-se a representação não-estereotipada das pessoas pelos meios de comunicação de massa; o acesso inclusivo à educação; o acesso inclusivo ao trabalho; a prestação de cuidados médicos e o acesso aos serviços de reabilitação; a acessibilidade, inclusive para ambientes físicos e acesso à informação e comunicação; o acesso à cultura e ao esporte (ONU, 1993). Ainda, em 1994, a Declaração de Salamanca abordou os princípios, políticas e práticas em educação especial (RODRIGUES NETO, 2020).



Em 2001, no campo regional, a Convenção Interamericana para Eliminação de todas as formas de Discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiências, estabeleceu e reforçou a necessidade de políticas públicas relacionadas às pessoas com necessidades diversas (OEA, 2001).

Para Castro Filho (2021, p. 63) “é mister que a sociedade passe por adaptações, a fim de atender as necessidades das pessoas que se encontram excluídas dos sistemas sociais comuns existentes”. E dessa forma, o direito internacional dos direitos humanos inicia sua jornada para a proteção das pessoas com algum tipo de deficiência, culminado na global Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (2007).

De fato, em agosto de 1987, a Itália e a Suécia sugeriram a criação de uma Convenção para a proteção das PCD; porém sem apoio. Em setembro de 2001, durante a Conferência Mundial contra o Racismo e a Discriminação Racial, a Xenofobia e as formas conexas de Intolerância, realizada em Durban, na África, o então presidente mexicano, Vicente Fox, sugeriu a criação de uma Convenção internacional para esse fim, sendo aceita a proposta pela Assembleia Geral das Nações Unidas em dezembro de 2001. A partir desse ato, foi montado um comitê para estudo específico, sendo efetuadas várias reuniões com a participação das pessoas interessadas e organizações sociais; no caso, as pessoas com deficiência, que construíram um instrumento internacional para a garantia de seus direitos (RODRIGUES NETO, 2020).

A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e o seu Protocolo Facultativo, foram aprovados por unanimidade no dia 13 de dezembro de 2006 pela Assembleia Geral da ONU, promulgada em 30 de março de 2007. Esse instrumento foi o primeiro tratado de direitos humanos do século XXI e contempla 182 ratificações e 164 países signatários; dentre eles, incluem-se países ou organizações de integração regional que depositaram, também, o Protocolo opcional⁵ (NAÇÕES UNIDAS, 2007). A importância desse documento reside na necessidade de se garantir direitos e acessibilidade plena a todas as pessoas, principalmente porque até então, grande parcela da população mundial encontrava-se alijada de direitos afetos às necessidades diversas. De fato, estima-se que, no mundo, há mais de 500 milhões de pessoas com algum tipo de deficiência, correspondendo a uma em cada dez pessoas, ou seja, aproximadamente 25% da população mundial (GRUBBA, 2020).

No Brasil, através do Decreto Legislativo nº 186, de 9 de julho de 2008, foi editada a ratificação, com força de Emenda Constitucional, e sancionada pelo Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, a Convenção sobre Direitos da Pessoa com Deficiência (BRASIL, 2009). Vale ressaltar que a Convenção não foi insculpida no cerne da Constituição de 1988 por não ser uma Emenda no sentido estrito do termo;

⁵ Disponível em: <https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html>. Acesso em: 22 nov. 21.

mesmo equivalendo, trata-se de um instrumento autônomo com *status* constitucional, sendo localizada ao lado da *Magna Carta*, encabeçando o chamado bloco de constitucionalidade (TRIGUEIRO, 2017).

Especificamente, a Convenção de Direitos das Pessoas com Deficiência elenca em seu rol um conjunto de direitos e garantias afetos às PCD, constituindo que aqueles afetos à mobilidade, acessibilidade e transporte são capazes de incluir a pessoa no seio da sociedade. Nesse sentido, cabe aos Estados-parte, inclusive ao Brasil, possibilitar o acesso, em igualdade de oportunidades, aos meios físicos, como transporte, serviços, instalações abertas ao público, tanto na área urbana quanto na rural, com o objetivo de identificar e eliminar obstáculos e barreiras que impeçam o seu acesso (artigo 9.1); essas medidas deverão ser aplicadas em edifícios, meios de transporte, instalações médicas, educacionais e locais de trabalho (artigo 9.1.a), sendo que cada Estado deverá concorrer para desenvolver, editar e publicar normas de implementação e orientação mínima para acessibilidade de instalações de uso público e privado (artigo 9.2., *a e b*). (BRASIL, 2009).

O objetivo desta pesquisa em relação à acessibilidade é a mobilidade urbana das pessoas com deficiência, que deve ser garantida pelo poder público para o acesso aos meios que compõem as cidades brasileiras. A comunidade necessita de adequação para a inclusão de todas as pessoas que, por mobilidade reduzida ou assistida por meio tecnológico (como cadeiras de rodas, bengalas, andadores, e demais dispositivos auxiliares de marcha, inclusive cães-guia), tenham maiores ou menores restrições de deslocamento, pois a deficiência relaciona-se intimamente com o meio ambiente em que vive, havendo a indispensabilidade de inclusão social.

De maneira geral, compreende-se que pessoas com deficiência “são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, **em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades** de condições com as demais pessoas.” (ONU, 2007. Grifo nosso) Assim, a depender das condições de mobilidade urbana que são apresentadas na arquitetura das cidades, se inviabilizará ou se propiciará o acesso universal a todas as pessoas (BRASIL, 2013).

Salienta-se que, historicamente, o espaço urbano foi construído para o chamado “homem padrão”, que é aquele com todas as faculdades físicas e intelectuais consideradas mais aceitas na sociedade – a “normalidade”, aqui entendida de maneira discriminatória para com todas as demais diversidades humanas. Ocorre que a percepção da arquitetura urbana nem sempre é levada para a inclusão daquelas pessoas que detêm uma dificuldade ou restrição de mobilidade, que pode ocorrer pela idade, em decorrência de algum acidente ou por ocasião do nascimento. Assim, as experiências daquelas pessoas que utilizam a cidade são fundamentais para a construção de políticas públicas aptas a efetuar

um acesso universal. As dificuldades de mobilidade, obtenção de serviços públicos e privados pode ser ameadada por esses relatos; com isso, passar a oferecer um serviço de transporte melhor, locomoção em ruas e calçadas sem obstáculos e a eliminação de barreiras (VITAL; QUEIROZ, 2008, 2008).

A Convenção de Direitos das Pessoas com Deficiência, além de possibilitar no campo comunitário o incentivo para políticas públicas de mobilidade urbana universal, aponta em seu Artigo 20 que os Estados devem possibilitar, com a máxima independência possível, a mobilidade pessoal. Isso deverá ser efetuado através da vontade da PCD, no momento que quiser (artigo 20-a); facilitando o acesso às tecnologias assistidas, dispositivos de ajuda, apoio humano e animal para seus deslocamentos (artigo 20-b) (BRASIL, 2009).

Dessa forma, a mobilidade urbana e a acessibilidade são indissociáveis, podendo facilitar a aproximação e locomoção no espaço público, com acessibilidade, da pessoa com mobilidade reduzida, com uma arquitetura capaz de incluir a todos em busca de um desenho universal, onde todas as características pessoais são respeitadas. Ainda, deve-se pensar nos modos de transporte e também nas pessoas, em seus deslocamentos e acessos, que devem ser livres e desobstruídos, possibilitando o efetivo direito à cidade e a aceitação da característica diversa de cada ser humano na órbita urbana (MUNHOZ; PAULA; CAVALHEIRO, 2014).

O desenho universal, proposto primeiramente por Ron Mace, é assim percebido:

Ao pensar que as cidades devem ser construídas para atender a todos, é notório que um arquiteto tivesse um olhar diferenciado sobre a questão. Conforme Vieira Neto (2013), e principalmente o americano Ron Mace, que em 1987 usava cadeira de rodas e um respirador artificial, criador da terminologia Universal Design. Todavia, construir uma arquitetura inclusiva é a forma de construção que respeita todas as pessoas e suas necessidades físicas. Associada com o desenho universal ou desenho para todos, vem desmistificar o “homem padrão”. (BARBOSA; MATTOS; AVELAR, 2019, p. 83)

Para Gabrilli⁶ (2008), a acessibilidade e a mobilidade urbana são elementos indispensáveis que configuram a cidade de dentro para fora, fazendo com que se tornem mais inclusivas. Ainda, aponta que através de políticas públicas de criação e adaptação de passeios públicos, prevendo uma conexão com o

⁶ Mara Cristina Gabrilli é senadora pelo Estado de São Paulo, possui deficiência medular e seu campo de atuação política é em defesa dos direitos das pessoas com deficiência e minorias. Participou nas reuniões que culminaram na edição da Convenção sobre Direitos das Pessoa com Deficiência (CDPD) e foi ativa na promulgação do Estatuto da Pessoa com Deficiência. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/senadores/senador/-/perfil/5376>. Acesso em: 29 nov. 21. Esse comentário está transcrito em: BRASIL. A Convenção sobre Direitos das Pessoas com Deficiência Comentada /Coordenação de Ana Paula Crosara Resende e Flavia Maria de Paiva Vital _ Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, 2008.

sistema de transporte público adaptado, possibilita-se que a pessoa com dificuldade de mobilidade seja integrada efetivamente e pertença à cidade.

A já mencionada Convenção da ONU, recepcionada pelo sistema jurídico brasileiro, a frente do bloco de constitucionalidade, é um avanço em termos de direitos e garantia de livre circulação e acesso inclusivo para as pessoas com deficiência nas vias urbanas. Porém, sabe-se que apenas a norma constitucional, como uma virtude a ser buscada, não é efetiva para a consecução dos direitos, devendo haver políticas de inclusão social e acessibilidade universal em todos os ambientes sociais – sejam elas políticas públicas ou políticas sociais. Mais ainda, com a ratificação e acolhida da Convenção no ordenamento jurídico brasileiro, advém a imprescindibilidade da sua harmonização com a norma infraconstitucional, que lhe deve estar conforme. Nesse reflexo, a edição da Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015, institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

O transporte e a mobilidade são direitos fundamentais da pessoa com deficiência, insculpidos no Capítulo X, artigo 46, que assegura em condições de igualdade de oportunidade, esses direitos para as PCD. Parece necessário, portanto, analisar esse capítulo com o que consta no artigo 3º, II, da mesma Lei, que dispõe sobre o conceito de desenho universal, que pode ser definido como: “concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva.” (BRASIL, 2015).

Para Castro Filho (2021), a legislação buscou criar um maior bem-estar, mobilidade, acessibilidade, conforto, e até a possibilidade de consumir para um maior número de pessoas, sem adaptação arquitetônica específica. Ao igualar todos no desenho universal, parece haver o acerto fundamental em termos de inclusão social, pois não há uma obra ou arquitetura delimitada para alguém, mas inclui todos os indivíduos em um pensamento de unidade. Deve ser pensado não para o padrão do homem “médio”, mas para todas as diversidades humanas.

Nesse sentido, é possível citar um exemplo simples de desenho universal: o local em que todos os alunos acessam a edificação da instituição de ensino é através de uma rampa. Veja que aqui não há diferenças, pois aquele que faz seu deslocamento de cadeira de rodas acessa a mesma entrada que o aluno que faz o procedimento deambulando.

Esse é o modelo usual para a construção de locais de acesso de público, caso haja inclinação, através de rampa que também deve dispor de sinalização de indicação e barras de apoio (guarda-corpo e corrimão). A Norma Brasileira de Regulamentação (NBR 9050:2020), que trata de acessibilidade às edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, delimita todas as ações que devem ser



dispostas para a acessibilidade às edificações a construir, ou adaptação nas existentes, e que deverão atender o desenho universal, e seus sete princípios que são pensados para o ser humano e sua diversidade⁷.

Ainda, segundo a NBR 9077, que trata de saídas de emergência em edificações, estabelece um rol de medidas a serem adotadas para a construção de edificações. Especificamente, estabelece também de rotas de fuga protegidas em caso de sinistro, áreas de refúgio, acesso e descarga de pessoas e coisas, sistemas fixos e móveis para auxílio na evacuação da edificação, determina capacidade máxima de público para cada ocupação. Em análise, todos esses elementos contribuem para a acessibilidade e a própria mobilidade dentro da edificação, determinando um caminho seguro para a descarga da edificação em caso de sinistro, que atende a todas as pessoas. O ideal, portanto, seria um caráter sistêmico de acessibilidade e mobilidade no desenho universal, em que a pessoa pudesse sair de sua residência e chegar ao local de destino com segurança, rapidez e sem empecilhos. Com a edição da Lei nº 12.587/12, que institui o sistema nacional de mobilidade urbana, constitui-se os elementos necessários para o deslocamento de pessoas, cargas e patrimônios, dando prioridade aos meios de transporte ativos, como os transportes⁸ coletivos, bicicletas e caminhadas.

O foco principal da Lei 12.587/12 para os deslocamentos são as pessoas, ou seja, um bom plano de mobilidade deve levar em conta fatores de deslocamento, infraestrutura para pedestres, ciclovias, travessias, acessibilidade e vários outros dispositivos que retirem qualquer tipo de obstáculo e interliguem esses meios (LOPES; MARTORELLI; COSTA, 2020).

Porém, nas metrópoles e cidades de porte grande, o sistema deve ser adaptável e não estanque, pois tendo em vista a diversidade de espaços urbanos, a quantidade de pessoas e cargas a serem deslocadas, torna-se indispensável a adoção de mais de um meio de adaptação para os transportes. Ainda, o espaço urbano deve conter elementos acessíveis a todos, destituídos de toda forma de obstáculos, e os transportes devem estar interligados e integrados a cidade por onde circulam (LEITE; RIBEIRO; COSTA FILHO, 2019).

⁷ Os sete princípios do desenho universal são: 1. Uso equitativo; 2. Uso flexível; 3. Uso simples e intuitivo; 4. Informação de fácil percepção; 5. Tolerância ao erro; 6. Baixo esforço físico; 7. Dimensão e espaço para aproximação e uso. Disponível em: https://www.causc.gov.br/wp-content/uploads/2020/09/ABNT-NBR-9050-15-Acessibilidade-emenda-1_-03-08-2020.pdf. Acesso em: 10 mar 21.

⁸ Em pesquisa sobre a gratuidade do transporte público para pessoas com deficiência e mobilidade, Pires (2009) conclui que, em geral, no Brasil existe restrição ao direito de mobilidade, uma vez que não se entende o transporte como instrumento de inclusão ou para garantir a igualdade entre todas as pessoas.

Ainda, para Castro Filho (2021), o Estatuto da Pessoa com Deficiência, incorporou muito bem o princípio do desenho universal, pois como se compreende da leitura dos artigos 45 e 55, como norma de cunho geral não apenas na mobilidade pessoal, mas também nas formas de deslocamento por meio de transporte; com isso, há a possibilidade de atender a todos dentro do espaço urbano e nas edificações, onde uma pessoa que utiliza cadeira de rodas pode usufruir do sistema como o jovem com seu *skate* pode locomover-se até seu destino.

Logo, apesar das diversas barreiras urbanas que impedem a acessibilidade de mobilidade e o direito à cidade, de forma igualitária entre todas as pessoas, torna-se urgente as políticas públicas que visem efetivar o direito “às várias acessibilidades no campo das construções urbanas garante às PCD ou àquelas que possuem mobilidade reduzida a igualdade de locomoção nos espaços da cidade, sem restrições à sua liberdade ou acesso a bens e serviços contidos no campo urbanístico.” (SPINELLI; SOUZA, 2020, p. 2-3)

Levando-se em consideração a diversidade humana, inclusive que todas as pessoas apresentarão, em algum momento da vida, restrições de mobilidade, impedimento de movimentação, podendo ser passageiro ou permanente, parece indispensável a proposição de políticas públicas que possam incluir os variados sistemas de deslocamento no espaço urbano com possibilidade de mobilidade a todas as pessoas.

CONCLUSÃO

As pessoas com deficiência, na atual conjuntura brasileira, são protegidas por uma compilação de legislações que garantem direitos. Torna-se urgente compreender que, para além da positivação abstrata de direito – e sua importância política, jurídica e social –, é imperativa a concretização material dessas proteções jurídicas na materialidade da vida de todas as pessoas, independentemente de classe social (e, conseqüentemente, maior ou menos acesso) ou de ter ou não deficiências (e, conseqüentemente, necessitar de maior ou menor inclusão).

O direito à mobilidade urbana e à possibilidade de deslocamento sem solução de continuidade parece uma atividade simples; porém, para aqueles com restrição de mobilidade no ambiente urbano, passa a ser um esforço diário. Ainda, com a delimitação e conceituação do tema da mobilidade urbana podemos entender como a importância dos deslocamentos, de cargas e pessoas, torna a sociedade mais célere e produtiva. Ao conceituar as necessidades diversas no campo da igualdade material entre pessoas, independentemente de sua condição física ou cognitiva, buscamos incluir um número exacerbado de



pessoas que sofrem preconceitos variados. Vale lembrar que o conceito pré-estabelecido a respeito de qualquer deficiência que impõe a pessoa um estigma de falta de capacidade e habilidade, fato que não pode ser corroborado, pois esses fatores dependem de elementos externos de incentivo a cognição fina para apuração da percepção e reflexos.

A Lei Brasileira de Inclusão delimitou um campo de atuação na mobilidade até então não disponível às PCD. Através dela, dispôs-se direitos básicos que até então não seriam possíveis aos que tem restrição de movimento e cognição, inserindo-os no campo dos direitos e da personalidade. Agora, não são apenas pessoas alienadas, mas sujeitos com capacidades postulatórias, fato que antes não era possível. Sobre a mobilidade da pessoa com restrição de movimento, tanto a Convenção da ONU quanto o Estatuto brasileira da pessoa com deficiência avançam para um novo axioma. O desenho universal proposto não beneficia apenas os PCD, mas a sociedade como um conjunto, pois a restrição de movimento será um imperativo em determinado momento na vida de qualquer cidadão.

A mobilidade urbana diz respeito às futuras gerações e aqueles que habitam, nesse tempo, o ecossistema urbano. Invariavelmente, todos, sem diferença material, irão ter problemas de mobilidade e a arquitetura urbana, seus acessos, obstáculos, formas de deslocamento, serão fundamentais para a inclusão daquele que sofre com a redução da agilidade. Assim, apenas através de políticas públicas pensadas para a inclusão social, para a participação social nas esferas de deliberação em todas as suas dimensões, é possível construir uma sociedade que gere capacidades e seus cidadãos possam ter uma vida sem limitações.

O artigo apresentou inúmeras legislações, de caráter universal e brasileiras, que buscam a proteção de PCD, assim como a acessibilidade e a inclusão social. Partindo do objeto de estudo, que é a mobilidade urbana de PCD, parece haver lacunas entre a proteção legal e a efetividade do direito à mobilidade nas cidades brasileiras. Nesse sentido, parece necessário a concretização de cidades fundadas no desenho universal, para que possa existir efetivo direito à mobilidade para todas as pessoas, com ou sem deficiência e/ou mobilidade reduzida, incluso as pessoas idosas. Assim, parece necessário um grande diálogo com a sociedade civil, especialmente a população PCD, a fim de viabilizar políticas urbanísticas e arquitetônicas nas cidades brasileiras voltadas à concretização do desenho universal.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *ABNT NBR 9050: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*. 4 ed. Rio de Janeiro: ABNT 2020.



Rev. Dir. Cid., Rio de Janeiro, Vol. 15, N.04., 2023, p. 1937-1960.
Leilane Serratine Grubba e Luciano Pissolatto
DOI: 10.12957/rdc.2023. 66120 | ISSN 2317-7721

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *ABNT NBR 9077: Saídas de emergência em edifícios*. Rio de Janeiro: ABNT 2001.

BARBOSA, Adriana Silva. Mobilidade urbana para pessoas com deficiência no Brasil: um estudo em blogs. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, Campinas, v. 8, n. 1, 2015. p.142-154.

BARBOSA, André Machado; MATTOS, Eduardo Henrique Monzatto de; AVELAR, Kátia Eliane Santos. Políticas públicas de mobilidade urbana para pessoas com deficiência. *Revista da SJRJ*, Rio de Janeiro, v. 23, n. 45, mar./jun. 2019. p. 77-97.

BARRETO, Jorge Barbosa; PORTO, César Henrique De Queiroz. Mobilidade urbana, acessibilidade e segurança no trânsito para população idosa em Montes Claros – MG. Montes Claros: *Revista Cerrados*, v.14, n.2, p. 230-249, jul/dez-2016.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, DF: Presidência da República, 2020. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm#art182. Acesso em: 20 nov. 21.

BRASIL. *Lei 13.146 de 06 de julho de 2015*. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília: Presidência da República, 2015.

BRASIL. *Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012*. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2012.

BRASIL. *Decreto nº 6.949 de 25 de agosto de 2009*. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinado em New York, em 30 de maio de 2007. Brasília, DF: Presidência da República, 2009.

BRASIL. IBGE. *Conheça o Brasil: População – Pessoas com deficiência*. Disponível em: <https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-brasil/populacao/20551-pessoas-com-deficiencia.html>. Acesso em: 23 nov. 21.

BRASIL. Ministério das Cidades. *Programa Brasil Acessível: Programa Brasileiro De Acessibilidade Urbana*, Cadernos 1 a 6. Brasília: Governo Federal, 2006.

BRASIL. *A Convenção sobre Direitos das Pessoas com Deficiência Comentada* /Coordenação de Ana Paula Crosara Resende e Flavia Maria de Paiva Vital _ Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, 2008.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. *Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Brasília: Governo Federal, 2013.

CASTRO FILHOS, Reynaldo Alan. *Efetividade da convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência*. Curitiba: Apris, 2021.



GABRILLI, Mara. Artigo 20 – Mobilidade pessoal. In: CROSARA, Ana Paula; VITAL, Flavia Maria de Paiva (Orgs). *A Convenção sobre Direitos das Pessoas com Deficiência Comentada*. Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, 2008.

GRUBBA, Leilane Serratine. *Direitos Humanos: o sistema global das Nações Unidas*. Florianópolis: Habitus, 2020. Recurso digital Formato: e-book. Modo de acesso: world wide web, Inclui bibliografia. ISBN 978-65-86381-86-3.

LEITE, Flávia Piva Almeida; RIBEIRO, Lauro Luis Gomes; COSTA FILHO, Waldir Macieira. *Comentários ao estatuto da pessoa com deficiência*. São Paulo: Editora Saraiva, 2019.

LEITE, Fátia Piva Almeida. Direito à acessibilidade nas cidades para as pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida: estudo de um caso-cidade de Bauru – São Paulo. *Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade*, v. 7, n. 1, Jan/Jun., 2021, p. 20-40.

LIMA; Meline Melegario; et al. Um panorama do mercado de trabalho da pessoa com deficiência visual na cidade do Rio de Janeiro. *Interações*, Campo Grande, v. 22, n. 1, 2021.

LOPES, Dario Rais; MARTORELLI, Martha; COSTA, Aguiar Gonzaga Vieira da. *Mobilidade urbana: conceito e planejamento no ambiente brasileiro*. Curitiba: Apris, 2020.

MAZO, Raquel; LEITE, Lúcia Pereira. Professores de arquitetura diante da questão do desenvolvimento humano e da inclusão social das pessoas com deficiência. *Interação Psicol.*, v. 16, n. 1, 2012. p. 85-94.

MUNHOZ, Antônio Carlos “Tuca”; DE PAULA, Ana Rita; CAVALHEIRO, Andrea de Moraes. Artigo 20: Mobilidade pessoal. In: DIAS, Joelson; FERREIRA, Laísa da Costa; GUGEL, Maria Aparecida; COSTA FILHO, Walcir Macieira da. (Orgs). *Novos Comentários à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com deficiência*. 3 ed. Brasília: SNDP – SDR-PR, 2014.

NUSSBAUM, Marta C. *Fronteiras da justiça: deficiência, nacionalidade, pertencimento a espécie*. Tradução de Suzana de Castro. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2013.

OEA – ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. *Convenção interamericana para a eliminação de todas as formas de discriminação contra as pessoas portadoras de deficiência*. Guatemala, 2001.

OIT - ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. *Convenção n. 111: discriminação em matéria de emprego e profissão*. Genebra: 1958.

OIT - ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. *Convenção n. 159: sobre reabilitação profissional e emprego de pessoas deficientes*. Genebra: 1983.

ONU – NAÇÕES UNIDAS. *Declaração dos direitos de pessoas deficiência mental*. Resolução n. 2.856. Genebra: 1971.

ONU – NAÇÕES UNIDAS. *Declaração dos direitos das pessoas portadoras de deficiências*. Resolução n. 30/84. Genebra: 1975.



ONU – NAÇÕES UNIDAS. *Normas sobre equiparação de oportunidades*. Resolução n. 48/96. Genebra: 1993.

ONU – NAÇÕES UNIDAS. *Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência*. Nova York: 2007.

PIRES, Fátima Lauria. Deficiência e mobilidade: uma análise da legislação brasileira sobre gratuidade no transporte público. *Revista Textos & Contextos*, Porto Alegre, v. 8 n.2, jul./dez. 2009, p. 391-408.

PEREIRA, Giulianne Monteiro; LIMA, Izabel França de. Da exclusão ao acesso à educação: o papel da informação na inclusão da PcD na Universidade. *Revista Inf. Pauta*, Fortaleza, v. 4, n especial, 2019. p. 152-175.

PORFÍRIO, Mariana Silva; SOUSA, Ana Maria Viola de. Mobilidade urbana como direito de inclusão das pessoas com deficiência. *Revista Jurídica Cesumar*, v. 20, n. 2, maio/agosto 2020. p. 263-279.

RODRIGUES NETO, Francisco. *Direitos e garantias às pessoas com deficiência: a atuação do poder público no processo de inclusão*. Jundiaí: Paco editorial, 2020.

SEN, Amartya. *A ideia de justiça*. Tradução de Denise Botttmann, Ricardo Doninelli Mendes. - 1º ed. – São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

SNOW, Kathie. *The case against special needs*. Disability is natural. USA, 2002. Disponível em: <https://nebula.wsimg.com/d2da928bdcdec774f6254d1756185396?AccessKeyId=9D6F6082FE5EE52C3DC6&disposition=0&alloworigin=1>. Acesso em: 08 mar. 22.

SNOW, Kathie. *Is it just semantics?*. Disability is natural. USA, 2003. Disponível em: <https://nebula.wsimg.com/d2da928bdcdec774f6254d1756185396?AccessKeyId=9D6F6082FE5EE52C3DC6&disposition=0&alloworigin=1>. Acesso em: 08 mar. 22.

SNOW, Kathie. *Same and differente: respect for all*. Disability is natural. USA, 2006. Disponível em: <https://nebula.wsimg.com/d2da928bdcdec774f6254d1756185396?AccessKeyId=9D6F6082FE5EE52C3DC6&disposition=0&alloworigin=1>. Acesso em: 08 mar. 22.

SPINIELI, André Luiz Pereira; SOUZA, Letícia de Paula. A dimensão cidadã do direito à cidade: mobilidade urbana para as pessoas com deficiência. *Revista Latinoamericana de Estudios en Cultura y Sociedad*, Latin American Journal of Studies in Culture and Society, v. 06, no 01, jan-abr., 2020. p. 1-11.

TRIGUEIRO, Charles de Souza. *Discriminação por graus de deficiência: as súmulas do STJ para visão monocular e surdez unilateral*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017.

VITAL, Flavia Maria de Paiva; QUEIROZ, Marco Antônio de. Artigo 9 – Acessibilidade. In: CROSARA, Ana Paula; VITAL, Flavia Maria de Paiva (Orgs). *A Convenção sobre Direitos das Pessoas com Deficiência Comentada*. Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, 2008.



Sobre os autores:**Leilane Serratine Grubba**

Doutora em Direito (UFSC/2015), com estágio de pós-doutoramento (UFSC/2017). Mestre em Direito (UFSC/2011). Mestre Interdisciplinar em Ciências Humanas na Universidade Federal Fronteira Sul (UFFS/2020). Professora Permanente do Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Direito da Faculdade Meridional - IMED (Mestrado em Direito/IMED). Professora Colaboradora do Mestrado em Psicologia da Faculdade Meridional (PPGP/IMED). Professora da Escola de Direito (IMED). Pesquisadora da Fundação IMED. Pesquisadora Coordenadora do Projeto de Pesquisa e Extensão CineLaw - Cinema, Direitos Humanos e Sociedade: vias para o Empoderamento (CNPq/IMED), apoiado pelo Instituto Interamericano de Derechos Humanos (IIDH) e pelo Programa Youth for Human Rights (YHRB). Coordenadora do Projeto de Pesquisa Biopolítica, Gênero e Direito (CNPq/IMED). Membro da Diretoria da Associação Brasileira de Ensino do Direito (ABEDi), cargo de Conselheira Fiscal, gestão 2021-atual. Membro da Comissão para a Mulher - OAB/Passo Fundo. Membro da Comissão da Diversidade Sexual e Gênero da OAB Passo Fundo - RS. Atualmente tem como tema central de pesquisa os Direitos Humanos, Epistemologia, Film Studies, Estudos Culturais e Gênero.

Faculdade Meridional (IMED), Passo Fundo, RS, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2294306082879574> ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-0303-599X>

E-mail: lsgrubba@hotmail.com

Luciano Pissolatto

Mestrando em Direito pela Faculdade Meridional (IMED). Integrante do grupo de pesquisa Biopolítica, gênero e Direito (CNPq).

Faculdade IMED, Passo Fundo, RS, Brasil

Lattes: <http://lattes.cnpq.br/8287080296451246> ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-2532-0137>

E-mail: lucianopissolatto@gmail.com

Os autores contribuíram igualmente para a redação do artigo.

