

A PESSOA COM DEFICIÊNCIA E O DIREITO À ACESSIBILIDADE

Adonis Alexandre Laquale¹

Resumo

O presente artigo busca apresentar de forma objetiva alguns aspectos importantes concernentes aos direitos destinados à pessoa com deficiência, especificamente o direito à acessibilidade, tendo como objetivo auxiliar na expansão do tema tanto na comunidade acadêmica como na sociedade em geral. Apenas no Brasil, 23,9% da população possui algum tipo de deficiência. Na população mundial esse número é de 10%. A observância destes números traz a certeza de que o tema deve ser tratado com uma maior urgência e efetividade. O Brasil possui uma das melhores legislações destinadas às pessoas com deficiência no mundo, trazendo em seu ordenamento uma vasta gama de Leis e Decretos ditando regras e garantias para a inclusão deste grupo de pessoas. Ao final busca-se alternativas para a inclusão de tal grupo, especialmente para a implantação efetiva de medidas que garantam a acessibilidade, direito este primordial ao exercício dos demais direitos.

Palavras-chave: acessibilidade, pessoa com deficiência, inclusão.

THE PERSON WITH DISABILITY AND THE RIGHT TO ACCESSIBILITY

Abstract

This article aims to present in an objective way some important aspects concerning the rights of the disabled, specifically the right to accessibility, in order to help expand the theme both in the academic community and in society in general. In Brazil alone, 23.9% of the population has some kind of disability. In the world population this number is 10%. The observance of these figures makes sure that the subject must be treated with greater urgency and effectiveness. Brazil has one of the best laws for disabled people in the world, bringing in its legislation a wide range of Laws and Decrees laying down rules and guarantees for the inclusion of this group of people. In the end, alternatives are sought for the inclusion of such a group, especially for the effective implementation of measures that guarantee accessibility, a primordial right to exercise other rights.

Key words: Accessibility, people with disabilities, inclusion.

1 INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como finalidade a análise das mais variadas leis e regras pertinentes à acessibilidade voltadas às pessoas com deficiência, tema importante não apenas para tal grupo de pessoas, mas para a sociedade em geral, principalmente no que concerne a

¹ Advogado na cidade de Taguaí - SP. Bacharel em Direito pela Faculdade Eduvale de Avaré. E-mail: adonislauale@gmail.com

forma como essas pessoas são vistas pela mesma, que ainda na atualidade não é a forma correta.

Analisa-se a questão da acessibilidade nos tempos atuais, abordando o seu conceito, além do estudo das barreiras existentes, as quais impedem o pleno exercício de direitos por parte das pessoas com deficiência. Por oportuno também será exposto a temática do desenho universal, instrumento auxiliador na solução dos problemas concernentes à acessibilidade.

Aborda-se, ainda, a legislação, inclusive brasileira, no tocante ao direito à acessibilidade, partindo das normas constitucionais voltadas ao assunto. Para o deslinde do tema, serão tratados três aspectos da acessibilidade, quais sejam, a acessibilidade urbanística, a arquitetônica e a acessibilidade nos transportes.

2 O conceito de acessibilidade

A LBI em seu art. 3º, inciso I, descreve o conceito de acessibilidade nos seguintes termos:

Art. 3º Para fins de aplicação desta Lei, consideram-se:

I - acessibilidade: **possibilidade** e **condição** de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida; (BRASIL, 2015, grifo nosso)

A acessibilidade, portanto, é a possibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida usufruir dos espaços e das relações sociais com segurança e autonomia.

Sendo efetiva a acessibilidade, a pessoa que possui algum tipo de deficiência se reveste de maior autonomia, além de ter realizado o seu direito à igualdade. Nas palavras de Prado (2003, apud Rebecca Monte Nunes Bezerra, 2007, p.278):

[...] o objetivo da acessibilidade é proporcionar a todos um ganho de autonomia e mobilidade, principalmente àquelas pessoas que tem sua mobilidade reduzida ou dificuldade de comunicação, para que possam usufruir dos espaços e das relações com mais segurança, confiança e comodidade.

Espaço ou edificação acessível é aquele projetado e executado de acordo com as exigências legais e com o estabelecido nas Normas Brasileiras (NBRs) da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Assim, se o local observa apenas de modo parcial as exigências legais pertinentes à acessibilidade, este local não é acessível.

A acessibilidade também é um instrumento necessário para a eliminação das barreiras sociais, as quais impedem o pleno exercício de direitos por parte das pessoas com deficiência. É através da acessibilidade que tal grupo de indivíduos se insere na sociedade em suas diversas áreas, como educação, trabalho, lazer etc.

Corroborando tais afirmações, Barcellos (2012, p.177) também afirma o caráter combatente da acessibilidade quanto às barreiras sociais, descrevendo ela como:

[...] a adoção de um conjunto de medidas capazes de eliminar todas as barreiras sociais - não apenas físicas, mas também de informação, serviços, transporte, entre outras - de modo a assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, às condições necessárias para a plena e independente fruição de suas potencialidades e do convívio social.

Além de ter como objetivos a autonomia e a eliminação de barreiras, a acessibilidade pode ser considerada o maior direito específico das pessoas com deficiência, após os direitos fundamentais inerentes à todos os indivíduos, sendo que sem acessibilidade tal grupo de indivíduos não possui a condição de usufruírem dos demais direitos. Exemplo claro é o direito ao trabalho, visto que sem acessibilidade nos transportes a pessoa com deficiência física dificilmente chegará ao seu local de labor.

Percebe-se, portanto, a grande importância da acessibilidade na vida das pessoas com deficiência, tendo em vista que sem ela não há acesso aos demais direitos.

Para Barcellos (2012, p.177), pode-se concluir que a acessibilidade é um direito instrumental, pois dá acesso aos demais direitos:

[...] é o mecanismo por meio do qual se vão eliminar as desvantagens sociais enfrentadas pelas pessoas com deficiência, pois dela depende a realização dos seus demais direitos [...]. A acessibilidade, nesse sentido, é uma pré-condição ao exercício dos demais direitos por parte das pessoas com deficiência. Sem ela não há acesso possível às pessoas com deficiência. Por isso a acessibilidade é tanto um direito em si quanto um direito instrumental aos outros direitos.

Conclui-se que a acessibilidade visa garantir a autonomia e a eliminação das barreiras que impedem o exercício pleno de direitos por parte das pessoas com deficiência, além de ser um instrumento capaz de tornar possível a inclusão efetiva de tal grupo de indivíduos.

3 As barreiras e sua classificação

As barreiras, mencionadas no art. 2º da LBI, o qual descreve quem são as pessoas com deficiência, impedem a participação plena e efetiva destas pessoas na sociedade, em igualdade de condições com os demais indivíduos.

Já devidamente observado, a acessibilidade é um instrumento capaz de eliminar todas estas barreiras.

Importante salientar o que se entende, legalmente, por barreiras, para que se torne possível a inclusão de acessibilidade sobre elas.

A LBI em seu art. 3º, IV, define o que são barreiras e as classifica em seis espécies:

Art. 3º Para fins de aplicação desta Lei, consideram-se:

[...]

IV - **barreiras**: qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros, classificadas em:

- a) **barreiras urbanísticas**: as existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo;
- b) **barreiras arquitetônicas**: as existentes nos edifícios públicos e privados;
- c) **barreiras nos transportes**: as existentes nos sistemas e meios de transportes;
- d) **barreiras nas comunicações e na informação**: qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens e de informações por intermédio de sistemas de comunicação e de tecnologia da informação;
- e) **barreiras atitudinais**: atitudes ou comportamentos que impeçam ou prejudiquem a participação social da pessoa com deficiência em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas;
- f) **barreiras tecnológicas**: as que dificultam ou impedem o acesso da pessoa com deficiência às tecnologias; (BRASIL, 2015, grifo nosso)

Pretendendo diferenciar as barreiras urbanísticas das barreiras arquitetônicas, cabe salientar que aquelas são encontradas em vias públicas, no passeio público, enquanto que estas se encontram em edificações públicas ou privadas. Para um melhor entendimento, eis os exemplos, primeiramente de barreiras urbanísticas:

Caminhando pela cidade, é possível perceber calçadas sem rebaixamentos, desniveladas e com degraus, inexistência de vagas de estacionamento preferenciais, mobiliário urbano inadequado, falta de rota acessível, inexistência de piso tátil, etc. (VIVA ACESSIBILIDADE, 2013)

Em se tratando de barreiras arquitetônicas, os seguintes exemplos:

Dentre as barreiras mais comuns, pode-se mencionar ausência de rampas, corredores estreitos e com cadeiras, banheiros não acessíveis, portas estreitas e não adaptados, mobiliário inadequado e falta de piso tátil. (VIVA ACESSIBILIDADE, 2013)

As barreiras atitudinais referem-se ao próprio comportamento humano frente à falta de acessibilidade nas demais barreiras, caracterizado por ações e pelo desinteresse à eliminação de tais barreiras. Na palavras de RIBEIRO (2016, p.57), barreiras atitudinais se referem à

“atitudes e posturas que limitam as possibilidades de desenvolvimento e de relação social [...]”.

Apenas pelo interesse do ser humano pelas eliminações das várias espécies de barreiras é que se pode chegar à eliminação da própria barreira atitudinal. O desinteresse é uma forma de barreira atitudinal, que assim explica Bezzera (2007, p.279):

O próprio desinteresse pela eliminação das barreiras arquitetônicas ou pelas soluções ambientais que podem ser encontradas para cada caso arquitetônico onde a acessibilidade não está garantida, muitas vezes por indiferença, pode ser considerado uma barreira atitudinal.

Conclui-se, pelo exposto, que as barreiras são o principal motivo do não exercício de direitos pelas pessoas com deficiência, as quais no dia-a-dia superam, ou ao menos tentam superar estas barreiras.

4 Desenho universal

Como uma das formas de solucionar o grande problema da acessibilidade, o desenho universal se mostra como algo inovador, que reúne estudos jurídicos e arquitetônicos/urbanísticos.

O Decreto nº 5.296/04 em seu art. 8º, IX, assim define desenho universal:

[...] concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade; (BRASIL, 2004)

Já a LBI, a qual acrescentou tal conceito na Lei nº 10.098/00, em seu art. 3º, II, inova essa definição, tendo como base a Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, in verbis:

[...] concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva; (BRASIL, 2015)

Por oportuno, a Convenção acima referida, em seu art. 2 assim define:

“Desenho universal” significa a concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados, na maior medida possível, por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico. O “desenho universal” não excluirá as ajudas técnicas para grupos específicos de pessoas com deficiência, quando necessárias. (BRASIL, 2009)

Lopes (2007, p.319), fazendo menção ao grupo de arquitetos, desenhistas industriais, engenheiros e pesquisadores da Universidade da Carolina do Norte, os quais desenvolveram o conceito do desenho universal, colaciona a definição como sendo “o desenho de produtos e ambientes utilizáveis por todas as pessoas no limite do possível, sem necessidade de adaptação ou desenho especializado”.

O desenho universal, como se vê, tem a função de abranger um maior número possível de usuários, sendo necessária a observância da acessibilidade desde a criação dos produtos, ambientes, programas ou serviços. Para Lopes (2007, p.319), “o objetivo é simplificar a vida para todos, elaborando produtos, informações e ambientes construídos mais utilizáveis pelo maior número possível de pessoas, a baixo custo ou sem nenhum custo extra”.

Na mesma esteira, Barcellos (2012, p.187), comentando tal assunto, enaltece a importância social do desenho universal:

O escopo do desenho universal é, como se vê, bastante abrangente, pois que pretende formular canais de acesso ao convívio social que se fundem, desde sua concepção, em um paradigma amplo “na maior medida possível” de ser humano, de modo a dar conta da enorme variação individual que existe na sociedade

Aliados ao conceito e ao objetivo do desenho universal estão os seus princípios, os quais norteiam a aplicação do mesmo, tendo em vista uma melhor aplicação e efetividade de resultados.

A seguir, a título de ilustração, colacionamos tais princípios:

- a) o uso equitativo (utilizado por pessoas com habilidades diversas);
 - b) o uso flexível (acomoda uma ampla faixa de preferências e habilidades);
 - c) o uso simples e intuitivo (fácil compreensão e independente de experiência);
 - d) informação de fácil percepção (comunica a informação de modo claro e independente de habilidades específicas);
 - e) tolerância ao erro (minimiza os efeitos de riscos e erros);
 - f) baixo esforço físico;
 - g) dimensão e espaço para aproximação e uso (permite a aproximação, o alcance e uso, independente das características do usuário).
- (GUIA DE ATUAÇÃO MINISTERIAL, 2014)

A NBR nº 9050 da ABNT, a qual trata da acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, em seu tópico 3.1.16 (desenho universal) traz uma nota a qual cita os princípios citados como pressupostos do desenho universal.

Segundo Barcellos (2012, p.187), “esses princípios permitem uma avaliação mais concreta de medidas de acessibilidade e demarcam parâmetros específicos que auxiliam na sua implementação”.

Buscando efetivar a observância do desenho universal nos projetos arquitetônicos e urbanísticos, o Decreto nº 5.296/04 prevê a obrigatoriedade ao atendimento aos princípios já mencionados:

Art. 10. A concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a legislação específica e as regras contidas neste Decreto. (BRASIL, 2004)

Importante ressaltar a obrigatoriedade de se atender aos princípios do desenho universal, haja vista que na atualidade pouco se observa esse atendimento pelo Poder Público.

Nas palavras de Bezerra (2007, p.282):

Merece ser destacado que o Decreto nº 5.296/04, no art. 10 [...] certamente não quis dar aos elementos normativos citados o caráter de facultatividade, mas, sim, de obrigatoriedade, uma vez que devem “se basear” no que está estabelecido em matéria de acessibilidade.

Indo além do dever de atendimento aos princípios do desenho universal, o Guia de Atuação Ministerial (2014, p.9), frisa a obrigatoriedade das normas técnicas de acessibilidade na implantação de projetos arquitetônicos e urbanísticos:

Importante mencionar que as **normas técnicas de acessibilidade**, com a edição de leis e decretos que as apontam como referências básicas, tiveram o seu status recomendatório alterado para o de **obrigatoriedade**, como se pode observar do disposto no artigo 10, caput, do Decreto nº 5.296/04 [...] (grifo nosso)

Aprimorando tal mandamento legal, a LBI em seu art. 55, caput, estabelece a obrigatoriedade da observância dos princípios do desenho universal nos mais variados tipos de projetos, não mais apenas dos arquitetônicos e urbanísticos:

Art. 55. A concepção e a implantação de projetos que tratem do meio físico, de **transporte**, de **informação e comunicação**, inclusive de sistemas e tecnologias da informação e comunicação, e de **outros serviços**, equipamentos e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referência as normas de acessibilidade. (BRASIL, 2015, grifo nosso)

Diante o exposto, cabe dizer que o desenho universal é uma solução plausível à escassa acessibilidade em nosso país. Favorece não apenas as pessoas que possuem algum tipo de deficiência, que terão mais oportunidades de conviver num ambiente mais acessível, mas o próprio empreendedor do projeto, seja ele Poder Público ou não, tendo em vista a não

necessidade de no futuro ser obrigado a adaptar o local ou o serviço, pois já estará devidamente acessível a quem possa ser útil.

5 A acessibilidade urbanística: calçadas

Importantes são as calçada na vida das pessoas com deficiência, pois são através delas que chega-se, fisicamente falando, ao demais direitos, como educação, trabalho, lazer, reabilitação etc.

Claramente, nos dias atuais, difícil é encontrar calçadas que estão de acordo com as regras jurídicas e técnicas, tanto por descuido do Poder Público quanto por parte da indiferença da própria sociedade.

Um cadeirante, por exemplo, dificilmente usará em todo o percurso de um determinado trajeto a calçada, visto que em algum momento se deparará com alguma barreira, seja ela natural, como uma árvore, ou artificial, como areias de construção juntadas no passeio público.

Não são apenas as pessoas com deficiência física que estão à mercê de tais barreiras, também aquelas que possuem deficiência visual sofrem com a mesma situação.

Desta forma, outra alternativa não há do que a pessoa transitar pela rua, muitas vezes correndo risco de vida ao se locomover próximo ao trânsito de veículos.

Citando a importância das calçadas para o efetivo direito à acessibilidade das pessoas com deficiência, Bezerra (2007, p. 291) assim declara:

As calçadas, também chamadas de passeios públicos, constituem importantíssimo fator de acessibilidade em uma cidade, pois se esta se desenvolve apenas com a preocupação de construir edifícios acessíveis, sem levar em conta a necessidade de se ter uma calçada também acessível, será constituída por “ilhas de acessibilidade” [...]

As regras pertinentes ao tema são capazes de solucionar o grande problema que são as calçadas inacessíveis, pois ditam os procedimentos a serem levados em conta tanto no planejamento quanto na adaptação de tais vias.

A Lei nº 10.098/00, em seu art. 3º prevê a obrigação de o planejamento e a urbanização das vias públicas serem concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis.

Em seu art. 4º, a mesma Lei estabelece que deverão ser adaptadas as vias públicas já existentes.

Já o art. 5º expõe que o projeto e o traçado de elementos de urbanização, tais como as passagens de pedestres e iluminação pública, deverão observar os parâmetros fixados pelas normas técnicas.

Regulamentando tal Lei, o Decreto nº 5.296/04, em seu art. 15, § 1º, incisos I e II, estabelece que a construção de calçadas ou a sua adaptação, o rebaixamento destas com rampa acessível ou a elevação da via pública devem estar presentes no planejamento e na urbanização das vias públicas.

A NBR nº 9050:2015 da ABNT especifica as medidas corretas a serem levadas em conta na construção ou na adaptação de calçadas. Em relação às dimensões mínimas da calçada, a norma, no tópico 6.12.3, assim dispõe:

A largura da calçada pode ser dividida em três faixas de uso, conforme definido a seguir [...]:

- a) faixa de serviço: serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização. Nas calçadas a serem construídas, recomenda-se reservar uma faixa de serviço com largura mínima de 0,70 m;
- b) faixa livre ou passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3 %, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre;
- c) faixa de acesso: consiste no espaço de passagem da área pública para o lote. Esta faixa é possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m. Serve para acomodar a rampa de acesso aos lotes lindeiros sob autorização do município para edificações já construídas.

No que se refere à obras sobre as calçadas a citada norma, no tópico 6.12.5 assim descreve:

As obras eventualmente existentes sobre o passeio devem ser convenientemente sinalizadas e isoladas, assegurando-se a largura mínima de 1,20 m para circulação, garantindo-se as condições de acesso e segurança de pedestres e pessoas com mobilidade reduzida[...].

Por fim, em relação ao rebaixamento de calçadas em travessias de pedestres, a NBR em questão, em seu tópico 6.12.7.3 determina:

Os rebaixamentos de calçadas devem ser construídos na direção do fluxo da travessia de pedestres. A inclinação deve ser constante e não superior a 8,33 % (1:12) no sentido longitudinal da rampa central e na rampa das abas laterais. A largura mínima do rebaixamento é de 1,50 m. O rebaixamento não pode diminuir a faixa livre de circulação, de no mínimo 1,20 m, da calçada[...].

A Lei Estadual nº 12.907/08 de São Paulo, em seu art. 21 estabelece pena de multa no valor de 2.000 Unidades Fiscais do Estado de São Paulo (UFESP's) ao responsável pela não observância das regras pertinentes à acessibilidade urbanística.

Cumprê ressaltar que a competência para regular a matéria de calçadas é do município, como prevê o art. 30, VIII, da Constituição Federal, que assim dispõe:

Art. 30. Compete aos Municípios:

[...]

VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;(BRASIL, 1988)

Segundo Ludimila Penna Lamounier (2015, p. 04), “calçada, então, é matéria típica de códigos de obras ou de edificações, os quais, por serem complementares à legislação de uso e ocupação do solo urbano, inserem-se claramente na esfera de competência municipal”.

As regras pertinentes às calçadas devem estar presentes no Código das Calçadas em âmbito municipal. Nas palavras de Bezerra (2007, p. 281):

O Código das Calçadas é a Lei ou o Decreto Municipal que dita as regras para o projeto, a construção, a manutenção e a conservação das calçadas em um município, inclusive no tocante a sua utilização, material empregado, rebaixamento das guias, faixa de pedestres, e demais assuntos relacionados ao tema.

Portanto, cabe dizer que a edição de tal regramento é indispensável à inclusão das pessoas com deficiência, visto que não havendo tal previsão e a efetiva fiscalização, as calçadas continuarão a serem inacessíveis, com barreiras que impedem o pleno exercício desse grupo de pessoas. Bezerra (2007, p. 293) comentando sobre tal importância, assim aponta:

Uma atual necessidade é a existência de legislação municipal que discipline a construção e utilização da calçada, traçando normas que tenham como objetivo maior priorizar o pedestre, em sua grande diversidade, a ele possibilitando a utilização, com autonomia e segurança, do passeio público, o qual, diante das suas condições de acessibilidade, constitui um obstáculo ou um facilitador para o exercício de direitos como o da educação, da saúde, do lazer, do trabalho, entre outros.

Conclui-se, portanto, que a calçada é um instrumento que, eliminada as suas barreiras, facilita o exercício dos demais direitos das pessoa com deficiência, favorecendo, desta forma, a inclusão social destas pessoas.

6 A acessibilidade arquitetônica: aspectos gerais

Como já visto, barreiras arquitetônicas são aquelas encontradas nos edifícios de uso coletivo, como falta de rampas, piso tátil etc.

Tal questão se mostra relevante quando a pessoa com deficiência com a intenção de adquirir ou visitar determinado estabelecimento comercial, este é desprovido de acessibilidade, trazendo incômodos e aborrecimentos a tal pessoa.

De acordo com as regras sobre acessibilidade todo edifício de uso coletivo, tais como órgãos públicos, igrejas, estabelecimentos comerciais, escolas, devem garantir a acessibilidade em suas dependências.

A Lei nº 10.098/00 em seu art. 11 estabelece que a construção, a ampliação ou a reforma de edifício de uso coletivo, seja ele público ou privado, devem ser executadas de maneira que os tornem acessíveis.

No parágrafo único do mencionado artigo há a previsão da obrigatoriedade da observância de no mínimo os seguintes requisitos no momento da construção, da ampliação ou da reforma de edifício: vaga de estacionamento reservada, no mínimo um acesso ao seu interior, a possibilidade de locomoção no ambiente e no mínimo um banheiro acessível.

O Decreto nº 5.296/04, por sua vez, regulamentando a Lei citada, em seu art. 19 repete a necessidade de o edifício ter, no mínimo um acesso acessível ao seu interior. Seu § 1º se refere ao prazo de 30 meses a contar da data da publicação deste Decreto para que as edificações já existentes se tornem acessíveis. Este prazo findou-se em 02 de junho de 2007.

Ainda no mesmo Decreto é previsto a necessidade de rampas ou equipamento eletromecânico na ampliação ou reforma do edifício (art. 20), para que a pessoa com algum tipo de deficiência possa se locomover dentro das dependências deste. O art. 21 dispõe sobre a obrigação de os edifícios terem, no mínimo um balcão de atendimento acessível. O art. 22 por sua vez prevê o dever da presença de sanitários acessíveis em tais edifícios de uso coletivo.

A Lei nº 13.146/2015 (Lei Brasileira de Inclusão) trata do tema nos artigos 56 (edificações a serem construídas) e 57 (edificações já existentes).

Importante é a regra contida no art. 13, § 1º, do Decreto nº 5.296/04, que condiciona a concessão de alvará de funcionamento ou a sua renovação à observância e certificação das regras de acessibilidade. Tal regra também é descrita no art. 60, § 1º, da Lei nº 13.146/2015.

Portanto, o estabelecimento comercial que não dispuser da acessibilidade mínima descrita no parágrafo único do art. 11 da Lei nº 10.098/00, não deve receber ou renovar o seu alvará de funcionamento.

Inovação feita pela Lei nº 13.146/15, foi adicionar como sendo causa de improbidade administrativa o não cumprimento da exigência de requisitos de acessibilidade previstos na legislação (art. 11, IX, Lei nº 8.429/1992).

7 A acessibilidade nos transportes: transporte coletivo rodoviário

Além das acessibilidades urbanísticas e arquitetônicas, a acessibilidade nos transportes configura-se como instrumental para o pleno exercício de direitos por parte das pessoas com deficiência, pois é através destes meios que várias pessoas se locomovem para os mais variados destinos, seja para o trabalho, para o lazer, para questões de saúde, dentre outros.

Por tais razões, o direito ao transporte se mostra de suma importância para a integração social das pessoas com deficiência. Segundo as palavras de Sonia Maria Demeda Groisman Piardi (2007, p.326):

O direito ao transporte permite a realização do direito à integração social das pessoas com deficiência, pois ele não é somente usado para o deslocamento ao trabalho e para a escola, mas, também, para o lazer, obtenção de assistência médica, hospitalar, para habilitação profissional e para reabilitação, por exemplo.

Após a entrada em vigor da Constituição Federal de 1988, a primeira Lei a tratar da acessibilidade nos meios de transporte foi a Lei nº 7.853/89, a qual em seu art. 2º, V, “a”, traz o dever dos órgãos e entidades da administração direta e indireta de tratarem prioritária e adequadamente a adoção e a efetiva execução de normas que visem o acesso das pessoas com deficiência aos meios de transporte.

O Decreto nº 3.298/99, o qual regulamentou a lei supracitada, expôs de forma genérica o direito ao transporte.

Todavia, é através da Lei nº 10.048/2000 que observa-se um tratamento mais específico ao tema, traçando, inclusive, prazos para a implantação de acessibilidade nos transportes coletivos.

O art. 5º da referida Lei afirma que os veículos de transporte coletivo a serem produzidos após doze meses a contar da data de publicação desta mesma Lei deveriam ser planejados de forma a garantir a acessibilidade. Tal observação na produção de tais veículos, portanto, iniciou-se na data de 09 de novembro de 2001.

No § 2º do citado artigo é previsto o prazo de 180 dias a contar da regulamentação desta Lei para que os proprietários de veículos de transporte coletivo em utilização procedessem às adaptações necessárias com o objetivo de tornar estes veículos acessíveis. Tendo em vista que o decreto que regulamenta esta Lei é o Decreto nº 5.296/04, referido prazo para adaptações terminou em 03 de junho de 2005.

A não observância de tais regras acarretaria às empresas concessionárias de serviços públicos multa de R\$ 500,00 a R\$ 2.500, por veículo sem as condições previstas, conforme art. 6º da mesma Lei em comento.

O Decreto nº 5.296/04, regulamentando a matéria de acessibilidade em transportes coletivos, modificou alguns prazos previstos na Lei regulamentada.

O art. 38, caput, do referido decreto, estabelece o prazo de 2 anos a contar da data da edição de normas técnicas para que os veículos de transporte coletivo rodoviário comecem a ser fabricados acessíveis e estejam disponíveis para integrar a frota operante.

Tais normas técnicas para a fabricação de veículos acessíveis, segundo o § 1º do art. 38, deveriam ser elaboradas no prazo de 1 ano a contar da publicação do decreto.

Por fim, o § 3º do mesmo artigo prevê o prazo máximo de 10 anos a contar da data de publicação do decreto para a acessibilidade total dos veículos e da infra-estrutura do sistema de transporte. Este prazo encerrou-se em 03 de dezembro de 2014.

Entretanto, observa-se, na prática, a não observância de tais prazos, sendo facilmente encontrados vários veículos de transporte coletivo rodoviário, principalmente os de característica intermunicipal e interestadual, sem a acessibilidade esperada pelas normas.

No que se refere aos veículos de transporte coletivo rodoviário de característica intermunicipal ou interestadual, a NBR nº 15320:2005 estabelece as normas técnicas para a promoção de acessibilidade em tais veículos.

Tratando dos equipamentos de embarque e desembarque no terminal, a NBR no tópico 5.2.1 estabelece os seguintes meios:

5.2.1 Para o embarque e desembarque da pessoa com deficiência, deve-se usar uma ou mais das seguintes possibilidades:

- a) passagem em nível da plataforma de embarque/desembarque do terminal (ou ponto de parada) para o salão de passageiros;
- b) dispositivo de acesso instalado no veículo, interligando este com a plataforma;
- c) dispositivo de acesso instalado na plataforma de embarque, interligando esta ao veículo;
- d) rampa móvel colocada entre o veículo e a plataforma;
- e) plataforma elevatória;
- f) cadeira de transbordo.

Na prática é possível observar que estes veículos não possuem plataforma elevatória, ficando a cadeira de transbordo como sendo o principal meio de embarque e desembarque de pessoas com deficiência física.

Neste ponto, a norma técnica expõe que todo o terminal e ponto de parada devem dispor de cadeira de transbordo. (NBR 15320:2005, 5.4.2)

Nos casos de inoperância dos meios citados no tópico 5.2.1, a empresa de transporte deve dispor de forma alternativa de acessibilidade, devendo haver procedimento e pessoal treinado para tanto, conforme o tópico 5.5.1.

Segundo a Portaria nº 294/2016 do Inmetro, a partir de julho de 2017 ficará proibida a utilização da cadeira de transbordo para o embarque e desembarque de pessoas com deficiência dos veículos em comento. A partir desta mesma data os referidos veículos deverão ser fabricados e disponíveis com plataforma elevatória como sendo o único meio de embarque e desembarque.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme o exposto no presente artigo pode-se dizer que o Brasil possui uma das melhores legislações voltadas à garantia da inclusão social das pessoas com algum tipo de deficiência. Entretanto, é nítida a falta de verdadeira aplicação destas normas tanto por parte do Poder Público, quanto da própria sociedade.

Cumprе salientar que as barreiras existentes nos dias atuais, sejam elas quais forem, devem ser eliminadas com a implementação de medidas que garantam a acessibilidade das pessoas com deficiência. Uma dessas medidas, conforme analisado, é o desenho universal.

Por fim, como visto, a acessibilidade se reveste como um direito instrumental, capaz de facilitar o pleno exercício das pessoas com deficiência aos demais direitos a elas inerentes. Como exemplos desse direito instrumental pode-se citar a acessibilidade nas calçadas, nos estabelecimentos comerciais e nos veículos de transporte coletivo rodoviário.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 15320**: Acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário. Rio de Janeiro: ABNT, 2005.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2015.

BARCELLOS, Ana Paula de.; CAMPANTE, Renata Ramos. **A acessibilidade como instrumento de promoção de direitos fundamentais**. In: FERRAZ, Carolina Valença; LEITE, George Salomão; LEITE, Glauber Salomão; LEITE, Glaco Salomão (Coord.). Manual dos direitos da pessoa com deficiência. São Paulo: Ed. Saraiva, 2012.

BEZERRA, Rebecca Monte Nunes. **A acessibilidade como condição de cidadania**. In: GUGEL, Maria Aparecida; MACIEIRA, Waldir; RIBEIRO, Lauro (Org.). Deficiência no Brasil: uma abordagem integral dos direitos das pessoas com deficiência. Florianópolis: Ed. Obra Jurídica, 2007.

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 01 set. 2016.

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. Brasília, 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm>. Acesso em: 20 set. 2016.

BRASIL. Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia - INMETRO. **Portaria nº 294, de 28 de junho de 2016**. Determina que, a partir de 01.07.2016, ficará proibida a utilização da cadeira de transbordo... Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=325383>>. Acesso em: 16 out. 2016.

BRASIL. **Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000**. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Brasília, 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10048.htm>. Acesso em: 05 set. 2016.

BRASIL. **Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10098.htm>. Acesso em: 05 set. 2016.

BRASIL. **Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência. Brasília, 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm>. Acesso em: 05 set. 2016.

CONSELHO NACIONAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO. **Guia de autuação ministerial: pessoa com deficiência e o direito à acessibilidade...** Brasília, 2014. Disponível em: <http://www.cnmp.mp.br/portal/images/noticias/COMPLETO_Guia_Ministerial_CNMP_14_11_WEB.pdf>. Acesso em: 10 out. 2016.

DOMINGO, Cíntia Oliveira. **Inclusão social das pessoas com deficiência**: um direito da personalidade. In: SIQUEIRA, Dirceu Pereira; SILVA, Nilson Tadeu Reis Campos (Org.). *Minorias & Grupos Vulneráveis: reflexões para uma tutela inclusiva*. Birigui: Ed. Boreal, 2013.

LAMOUNIER, Ludimila Penna. **Acessibilidade em calçadas**. Brasília: Consultoria Legislativa da Câmara dos Deputados, 2015. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/documentos-e-pesquisa/publicacoes/estnottec/areas-da-conle/tema14/2015_9203-acessibilidade-em-calcadas-ludimila-lamounier>. Acesso em: 10 set. 2016.

LOPES, Maria Elisabete. **Ser acessível é legal**. In: GUGEL, Maria Aparecida; MACIEIRA, Waldir; RIBEIRO, Lauro (Org.). *Deficiência no Brasil: uma abordagem integral dos direitos das pessoas com deficiência*. Florianópolis: Ed. Obra Jurídica, 2007.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE GOIÁS. **Viva Acessibilidade**. Goiânia, 2013. Disponível em: <http://www.mpggo.mp.br/portal/arquivos/2013/08/22/14_41_39_381_Cartilha_viva_acessibilidade2_1.pdf>. Acesso em: 10 set. 2016.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência**. 2006. Disponível em: <<http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/publicacoes/convencaoopessoacomdeficiencia.pdf>>. Acesso em: 15 out. 2016.

PIARDI, Sonia Maria Demeda Groisman. **Direito ao transporte, locomoção e liberdade da pessoa com deficiência**. In: GUGEL, Maria Aparecida; MACIEIRA, Waldir; RIBEIRO, Lauro (Org.). *Deficiência no Brasil: uma abordagem integral dos direitos das pessoas com deficiência*. Florianópolis: Ed. Obra Jurídica, 2007.

RIBEIRO, Disneylândia Maria. **Barreiras atitudinais**: obstáculos e desafios à inclusão de estudantes com deficiência no ensino superior. 2016. 115 p. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CE. Programa de Pós-Graduação em Educação, 2016.

SÃO PAULO. **Lei Estadual nº 12.907, de 15 de abril de 2008**. Consolida a legislação relativa à pessoa com deficiência no Estado de São Paulo. São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/2008/lei-12907-15.04.2008.html>>. Acesso em: 10 set. 2016.