

# O Estatuto da Pessoa com Deficiência e a Acessibilidade Urbana

Claudia Loureiro de Alves Pereira<sup>1</sup>

## Resumo

A sanção em julho de 2015 do Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei 13.146) é mais uma comprovação de que como o Direito, no Brasil, vem acompanhando o processo social, político e econômico. Com o apoio e a atuação da sociedade civil, a lei traz aspectos que vêm sendo trabalhados por outras disciplinas das ciências sociais, a exemplo da Geografia Urbana. O artigo trabalha justamente uma dessas questões, ou seja, a acessibilidade - em associação com a mobilidade urbana.

**Palavras-chave:** Lei brasileira de inclusão da pessoa com deficiência; igualdade de oportunidade; geografia; acessibilidade; mobilidade urbana.

## Abstract

The enactment in July 2015 of the Statute of Person with Disabilities (Law 13146) is further proof that the law in Brazil has been following the process social, political and economic. With the support and the role of civil society, the law brings aspects that are being worked on by other social science disciplines, such as the Urban Geography. This article deals with accessibility and urban mobility.

**Keywords:** Brazilian law of inclusion of people with disabilities; equality of opportunity; geography; accessibility; urban mobility.

Após tramitar no Congresso Nacional desde 1990 foi sancionada, em 06 de julho de 2015, a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (n.13.146) ou Estatuto da Pessoa com Deficiência. É uma lei que tem várias interfaces e grande potencial para produzir efeitos positivos diversos na economia e na sociedade brasileira, o que pode ser atestado pelo fato de que acompanharam a sanção da Presidente da República, nove ministros, dos quais destacam-se os titulares: da Fazenda; da Educação; do Desenvolvimento, Indústria e Comércio; das Cidades; do Trabalho e da Micro e Pequena Empresa.

Em seus 127 artigos, prevê-se uma série de garantias e direitos, além de se definirem prioridades e ações (de caráter afirmativo) a serem desenvolvidas pelo Estado e também pelo setor privado para evitar a discriminação das pessoas portadoras de deficiências físicas, mentais, intelectuais ou sensoriais.

---

<sup>1</sup> Professora de Geografia – UFRJ (1987), Mestre em Planejamento Urbano e Regional – IPPUR/UFRJ (2002), Doutoranda – Programa de Pós-graduação em Geografia – PP GEO/ UERJ.

O Estatuto da Pessoa com Deficiência resultou de intensa participação de segmentos ativos da sociedade civil, que defendem que o portador de deficiência permanente não pode ser alijado, apartado do convívio social.

No contexto desta obra *Direito em Movimento*, este artigo objetiva apresentar brevemente uma das matérias presentes no texto da Lei 13.146, qual seja: a acessibilidade. Este é um tema que vêm sendo trabalhado em outros campos das ciências sociais no Brasil e no exterior, a exemplo de estudos em Geografia Urbana, já há algum tempo.

Com mais da metade da população mundial vivendo em ambientes urbanos, a acessibilidade é fundamental para a sobrevivência em sociedades cada vez mais competitivas, em que o espaço social e econômico é marcado por uma intensidade de fluxos de capitais, mercadorias, ideias, pessoas, sem precedentes na história.

Este artigo está dividido em duas partes. A primeira parte apresenta a evolução do tratamento social da deficiência e do conceito de acessibilidade, em associação com o de mobilidade urbana, em estudos de Geografia Urbana. Já a segunda parte, apresenta como a lei conceitua deficiência e acessibilidade, bem como faz referência ao Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001).

## Deficiência, acessibilidade e mobilidade urbana

516

O significado da deficiência<sup>2</sup> na sociedade atual está relacionado, entre outros aspectos, a um aumento crescente do número de deficientes na sociedade atual, em razão do significativo aumento do número de idosos pelo aumento da expectativa de vida, considerando que o envelhecimento torna o indivíduo gradativamente deficiente, das doenças adquiridas, observando que os avanços médicos de diagnóstico e tratamento de doenças vêm permitindo a sobrevivência do paciente e a retomada da sua vida social; ou por motivos de acidente, em sua maior parte relacionados à violência urbana.

Essa realidade colabora para uma significativa mudança no enfoque de questões relacionadas ao tema da deficiência permanente. Junto a essas considerações, observamos uma preocupação social e ética crescente com a melhoria da qualidade de vida do cidadão, deficiente ou não, fato que acaba por favorecer a inclusão da questão do deficiente na agenda social. Como afirma Diniz (2007, p.9):

...os avanços biomédicos proporcionaram melhoria no bem estar das pessoas com ou sem deficiência; por outro lado, a afirmação da deficiência como um estilo de vida não é resultado exclusivo do progresso médico.

---

<sup>2</sup> A concepção de deficiência como uma variação do normal da espécie humana foi uma criação discursiva do século XVIII, e desde então ser deficiente é experimentar um corpo fora da norma. O corpo com deficiência somente se delinea quando contrastado com uma representação do que seria o corpo sem deficiência. (DINIZ, 2007, p.8).

Ou seja, antes o deficiente era tido como pertencente à esfera médica, muitas vezes levado a viver isoladamente em hospitais, sanatórios ou na reclusão do espaço privado. A mudança de perspectiva no tratamento social da deficiência permitiu o desenvolvimento de um novo olhar para a cidade, uma nova compreensão do seu significado e sua importância no sentido de contribuir para a inclusão e melhoria da qualidade de vida do deficiente. Esse movimento permite que novas formas de pensar os diferentes modos de vida urbanos se revelem, especialmente, no campo de estudos da cidade. Nesse contexto, Jane Jacobs nos ensina que:

O principal atributo de um distrito urbano próspero é que as pessoas se sintam seguras e protegidas na rua em meio a tantos desconhecidos [...] O distrito que falha nesse aspecto também fracassa em outros e passa a criar para si mesmo, e para a cidade como um todo, um monte de problemas (JACOBS, 2000, p. 30).

Recentes estudos geográficos internacionais sobre deficiência enfatizam a importância das limitações motoras em relação ao espaço, o que, também, justifica a preocupação com os conceitos de mobilidade e acessibilidade (2).

Nas grandes cidades, sobretudo nos países subdesenvolvidos, a ineficiência do sistema de transportes públicos e a precariedade da infraestrutura viária comprometem bastante a mobilidade urbana, fato que evidencia processos de segregação materializados na constituição de espaços não plenamente integrados ao funcionamento da cidade. Nesse caso, o deficiente físico enfrenta condições precárias, no que toca à mobilidade.

No atual momento da sociedade pós-fordista, a fábrica não organiza mais os deslocamentos cotidianos regulares, entre uma origem e um destino fixos (casa/trabalho, trabalho/casa, casa/escola, escola/casa). A realidade contemporânea é composta por uma diversidade crescente de fluxos cotidianos, que acaba por gerar uma multiplicidade nova de pontos de conexão.

O número de deslocamentos produzidos na cidade é proporcional à complexidade das relações humanas, pois o exercício do direito à mobilidade está ligado à realização das oportunidades de desenvolvimento pessoal e social da população. Tal entendimento requer uma compreensão ampla do conceito de mobilidade, isto é, que seja analisado segundo dimensões diferenciadas em nível social, econômico e político (HERCE, 2009, p. 17).

O uso massivo de meios de transportes, a melhoria da qualidade e do acesso aos meios de comunicação e a aceleração dos fluxos transformaram a estrutura da sociedade, gerando a construção de rotinas individuais diferenciadas, segundo status socioeconômico, nível de educação, gênero, etc. Para o deficiente físico, que muitas vezes só conta com o apoio de sua família, a construção dessas rotinas é um desafio ainda maior, agravados pelas limitações e constrangimentos que sofre para conseguir racionalizar seus deslocamentos, enfim, seu tempo.

A morfologia urbana passa a ser cada vez mais importante para qualquer ação que envolva mobilidade; as inadequações da base territorial urbana às novas composições de forças sociais e suas demandas revelam que as lógicas de produção e do consumo se superpõem, mas não se combinam a favor da mobilidade (SANTOS, 1997). Nesse caso, a dimensão política e social não pode ser preterida, se o objetivo for o de minimizar as contradições. A sociedade civil deve ser considerada na sua diversidade e numa composição de demandas que não são apenas diferenciadas, mas também individuais.

Acessibilidade Estatuto da Pessoa com Deficiência, Mobilidade e o Estatuto da Cidade

Uma rápida leitura da Lei 13.146 mostra que ela se coaduna com a perspectiva atual de que a deficiência não pode constringer uma pessoa de seus direitos fundamentais:

Art. 2º Considera-se pessoa com deficiência aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas.

A questão da acessibilidade vem logo em seguida, no art. 3, assim como a definição de que barreiras devem ser alvo da atenção do Poder Público, para evitar os constrangimentos físicos e sociais que o deficiente enfrenta em sua vida:

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;

Do art. 46 ao art. 62, a associação entre acessibilidade e mobilidade é então trabalhada pela lei. Destaca-se que a lei exige a atenção de critérios de acessibilidade para as concessões, permissões ou outorgas pelo Poder Público, no que toca aos serviços de transportes realizados pelas empresas vencedoras de processos licitatórios. Há ainda a garantia de: 2% das vagas em estacionamentos; 10% dos carros das frotas de táxi; 10% das outorgas de táxi; 5% dos carros de autoescolas e de locadoras de automóveis deverão estar adaptados para motoristas com deficiência.

Vale observar que o texto do Estatuto se refere também à acessibilidade à equipamentos e infraestrutura de comunicações digitais, inclusive, com relação ao funcionamento de *lan houses* e ao uso da Língua Brasileira de Sinais (LIBRAS).

No art. 113, a Lei 13.146 altera o art. 3 do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001):

*Art. 113. A passa a vigorar com as seguintes alterações:*

“Art. 3º

III - promover, por iniciativa própria e em conjunto com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, programas de construção de moradias e melhoria das condições habitacionais, de saneamento básico, das calçadas, dos passeios públicos, do mobiliário urbano e dos demais espaços de uso público;

IV - instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público;

## Conclusão

Embora tenha sido necessário mais de uma década para a sua aprovação, o texto do Estatuto da Pessoa com Deficiência traz perspectivas de efeitos positivos à parcela da população que é portadora de deficiência permanente, o que está associado à incorporação de debates que já vêm ocorrendo em outros campos das ciências sociais e à participação de segmentos ativos da sociedade civil brasileira. Essas perspectivas mostram a importância do *Direito em Movimento*, num processo social e político de democratização da sociedade e do Estado brasileiro.

519

## Referências bibliográficas

BRASIL. Lei 13.146/2015 - [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm). Capturado em 19/07/2015.

DINIZ, DÉBORA. *O que é deficiência*. São Paulo: Editora Brasiliense, Coleção Primeiros Passos n° 324, 2007.

HERCE, MANUEL. *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona: Ed. Reverté, 2009.

JACOBS, JANE. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

SANTOS, MILTON. *A natureza do espaço*. São Paulo: Hucitec, 1997.