



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS  
ESCOLA DE DIREITO E RELAÇÕES INTERNACIONAIS  
NÚCLEO DE PRÁTICA JURÍDICA  
COORDENAÇÃO ADJUNTA DE TRABALHO DE CURSO  
ARTIGO CIENTÍFICO

**A PRECARIEDADE DA ACESSIBILIDADE AO MEIO FÍSICO  
E AS DIFICULDADES DE LOCOMOÇÃO DA PESSOA COM  
NECESSIDADES ESPECIAIS NO ESTADO DE GOIÁS**

ORIENTANDO: ÂNGELO FONSECA MOTA  
ORIENTADORA: Me. KENIA FERREIRA LUCENA

GOIÂNIA  
2020

ÂNGELO FONSECA MOTA

**A PRECARIEDADE DA ACESSIBILIDADE AO MEIO FÍSICO  
E AS DIFICULDADES DE LOCOMOÇÃO DA PESSOA COM  
NECESSIDADES ESPECIAIS NO ESTADO DE GOIÁS**

Artigo Científico apresentado à disciplina  
Trabalho de Curso II, da Escola de Direito  
e Relações Internacionais, Curso de  
Direito, da Pontifícia Universidade  
Católica de Goiás (PUCGOIÁS).  
Prof. Me. KENIA FERREIRA LUCENA

GOIÂNIA  
2020

ÂNGELO FONSECA MOTA

**A PRECARIEDADE DA ACESSIBILIDADE AO MEIO FÍSICO  
E AS DIFICULDADES DE LOCOMOÇÃO DA PESSOA COM  
NECESSIDADES ESPECIAIS EM GOIÁS**

Data da Defesa: 27 de novembro de 2020

BANCA EXAMINADORA

---

Orientador: Me. Kenia Ferreira Lucena de Jesus

Nota

---

Examinador Convidado: José Eduardo Barbieri

Nota

Dedico este nobre projeto a minha amada Mãe, que apesar de todas as complicações em sua gestação, jamais desistiu de trazer-me ao mundo. E também ao meu querido Pai, que me proveu todo o necessário para me tornar quem sou, e que apesar das dificuldades nunca mediu esforços pra fazer feliz nossa família

## SUMÁRIO

<b>RESUMO .....</b>	<b>06</b>
<b>ABSTRACT.....</b>	<b>06</b>
<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>07</b>
<b>1- CONSIDERAÇÕES SOBRE O PORTADOR DE NECESSIDADES ESPECIAIS .....</b>	<b>08</b>
<b>2 - DOS PRINCIPAIS DIREITOS DO PNE .....</b>	<b>13</b>
<b>2.1 - DOS DIREITOS RELATIVOS À MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE FÍSICA.....</b>	<b>13</b>
<b>3 – ABORDAGENS CRÍTICAS SOBRE A ACESSIBILIDADE (E A FALTA DELA) .....</b>	<b>17</b>
<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>20</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>21</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>23</b>

## **RESUMO**

Sob a égide da Constituição Federal de 1988, e da lei nº13.146/2015, o estatuto das pessoas portadoras de deficiência, foram feitos apontamentos e análises acerca dos principais problemas relacionados à acessibilidade urbana e a locomoção do portador de necessidades especiais, sobretudo no que tange às atribuições do acesso ao meio físico no dia a dia, às questões da mobilidade urbana e barreiras arquitetônicas, com enfoque prático no estado de Goiás. São trazidas à tona as principais leis que têm por tutela os direitos fundamentais daqueles que possuem necessidades especiais, e é apresentada a realidade do dia a dia dessas pessoas, e de que forma se deve agir para tornar a acessibilidade uma realidade cada vez mais palpável.

Palavras-chave: Acesso, Acessibilidade Urbana; Pessoa com deficiência; inclusão;

## **ABSTRACT**

Under the aegis of the Federal Constitution of 1988, and law no. 13,146/2015, the statute of people with disabilities, notes and analyses were made about the main problems related to urban accessibility and the locomotion of the bearer with special need, especially regarding the tribulations of access to the physical environment in the day-to-day, the issues of urban mobility and architectural barriers, with a practical focus in the state of Goiás. They are brought to light as the main laws that have as guardianship the fundamental rights that have special needs, and the reality of the day is presented to these people, and how one must act to make accessibility an increasingly tangible reality.

Keywords: Access, Urban Accessibility; Person with disabilities; Inclusion

# **A PRECARIEDADE DA ACESSIBILIDADE AO MEIO FÍSICO E AS DIFICULDADES DE LOCOMOÇÃO DA PESSOA COM NECESSIDADES ESPECIAIS EM GOIÁS**

Ângelo Fonseca Mota

## **INTRODUÇÃO**

O problema da acessibilidade do ambiente urbano tem se revelado um imbróglio por incontáveis gerações, e tem se agravado da vez mais em função do constante e ininterrupto crescimento dos centros urbanos, da expansão populacional que avança num ritmo preocupantemente elevado. Mas da mesma forma que esses fatores avançam, a evolução da tecnologia, também se desenvolve, sendo ela uma das principais aliadas na proposta da ampliação da acessibilidade.

Não raras vezes o tema é tratado com teor de irrelevância e descaso por parte das autoridades do poder legislativo e executivo. É necessário expor os descasos recorrentes, e suas desastrosas consequências na sociedade, situação que, por mais numerosas que sejam as cobranças sociais e o apelo consistente, tanto daqueles que necessitam dessas reformas legais e serviços especiais, quanto de seus defensores, continuam a perseverar no nosso meio social.

A grande maioria dos casos de negligência para com a acessibilidade física sequer vem à tona, ora em razão da falta de conhecimento e/ou de iniciativa dos próprios portadores de necessidades especiais, ao se “adaptarem” com os próprios meios ao ambiente inacessível a eles, criando a sensação de falso conforto àqueles que deveriam combater a inacessibilidade, uma vez que percebem que o problema é “contornável” sem sua intervenção, ora em razão da irrelevância que o tema tem para a população em geral.

No decorrer da pesquisa serão exploradas as dificuldades enfrentadas por cada categoria, com o ensejo de buscar uma solução favorável, e que esteja ao alcance dos goianos. No primeiro capítulo serão explorados os casos principais de

necessidades especiais às quais as pessoas podem estar submetidas, com foco naquelas que se apresentam mais corriqueiramente no cotidiano comum, além de quais seriam as implicações trazidas por cada uma.

No segundo capítulo será apresentada a legislação vigente que zela pela integridade e direitos daqueles que possuem necessidades especiais, com foco nos que dispõem acerca da mobilidade urbana. Uma observação a ser feita neste trecho do estudo é que a maioria das leis que tratam a respeito do assunto datam do século passado, não abrangendo as possibilidades trazidas pela revolução tecnológica que se desenvolve no decorrer das últimas duas décadas.

Seguidamente, no terceiro capítulo, o objetivo será expressar a situação cotidiana do portador de necessidades especiais frente a acessibilidade que lhe é disponibilizada, mas partindo de sua própria ótica, almejando buscar soluções que, muitas vezes, seria necessário “estar na pele” do indivíduo para compreender de fato sua complexidade

Estudos como o presente exercem o importante papel de retirar da zona de conforto, não só aqueles que necessariamente deveriam se empenhar em resolver as questões da acessibilidade geoespacial, mas a academia, *lato sensu*, uma vez que a negligência diversas vezes é fruto da ignorância e do desconhecimento em relação ao assunto, e observando que qualquer pessoa pode ser apoiador ou apoiadora da causa, no sentido de se atentar ao ambiente ao seu redor, identificar possíveis problemas e por consequência, deixar de lado a inércia perante o problema. É o que se almeja.

## **1 –CONSIDERAÇÕES SOBRE O PORTADOR DE NECESSIDADES ESPECIAIS**

Por vezes nos deixamos guiar pelo senso comum e acreditamos serem portadores de necessidades especiais somente os cadeirantes, usuários de prótese, portadores de síndromes congênitas e afins, mas as dependências deste âmbito vão muito além dessas categorias. Segundo a lei estadual 14.705 de 4 de fevereiro de 2004, cujo texto rege a maioria das situações inerentes ao portador de necessidades que é aplicada no estado de Goiás, é assente o seguinte:



Art. 3º - Para efeito desta lei, as deficiências e suas respectivas conceituações são as seguintes:

I - Deficiência auditiva;

II - Deficiência física;

III - deficiência mental; e

IV - Deficiência visual.

Essas, segundo a lei, são as quatro categorias genéricas de deficiência a serem utilizadas para os efeitos legais as quais se aplicam. As especificações que a lei traz seguidamente tornam mais fácil a identificação.

O primeiro parágrafo do artigo identifica e conceitua os deficientes auditivos segundo a lei. A deficiência auditiva possui um melhor índice de adaptabilidade física na prática, uma vez que as barreiras maiores impostas ao indivíduo que a possui dizem respeito à comunicabilidade e interpretação, e não necessariamente exigirão adaptabilidade espacial e geográfica, que são o foco do estudo. Em sequência são distinguidos os deficientes físicos, cujas categorias mais relacionadas ao estudo estão devidamente elencadas.

Das categorias enumeradas abaixo todas vão exigir que o indivíduo se locomova com a ajuda de algum instrumento externo, no caso, uma cadeira de rodas, ou muletas em alguns casos. Para que o indivíduo possa se movimentar de forma tal qual aqueles que não possuem nenhuma deficiência, se fazem necessárias adaptações físicas nos ambientes, que muitas vezes não fazem diferença alguma para o cidadão comum, mas têm um impacto gigantesco na vida do cadeirante.

:

§ 2º - A deficiência física compreende uma alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, tendo como consequência o comprometimento da função motora, apresentando-se através de pelo menos uma das seguintes formas:

I - Paraplegia: perda total das funções motoras dos membros inferiores;

III - Monoplegia: perda total das funções motoras de um só membro podendo ser membro superior ou membro inferior;

V - Tetraplegia: perda total das funções motoras dos membros inferiores e superiores;

IX - Hemiplegia: perda total das funções motoras do hemisfério direito ou esquerdo do corpo;

XI - Amputação ou ausência de membro: perda ou má formação de pelo menos um dos membros (superior ou inferior), ou de parte deste, que mesmo com o uso de prótese gere limitações na sua funcionalidade;

Os deficientes físicos são descritos e qualificados de acordo com a lei estadual acima, e as dificuldades enfrentadas por eles em seu cotidiano,

especialmente no que se refere à locomoção e deslocamento no ambiente urbano, o que afeta diretamente na realização das tarefas diárias recorrentes. É observável que são das mais diversas variedades e graus, mas ainda assim, as soluções são inerentes à maioria delas, sem individualizações, pois se trata de uma mobilidade dificultosa que é genérica, apesar das origens diversas: a acessibilidade necessária para a locomoção do portador de paraplegia, auxiliaria de forma equivalente a locomoção do portador de tetraplegia, e assim por diante. A seguir a lei conceitua a deficiência visual e distingue seus graus de severidade:

§ 4º - A deficiência visual compreende uma acentuada diminuição na capacidade de enxergar de ambos os olhos, em caráter permanente e não passível de correção com a utilização de lentes ou tratamento clínico ou cirúrgico, apresentando-se através de uma das seguintes formas:

I - Cegueira: quando não há percepção de luz ou quando a acuidade visual central é inferior a 20/400P (0,05 WHO), ou ainda quando o campo visual é igual ou inferior a 10 graus, após a melhor correção, quando possível;

II - Visão subnormal: quando a acuidade visual é igual ou inferior a 20/70P (0,3 WHO), após a melhor correção.

Ao deficiente visual são necessários diversos itens no meio urbano, não tanto em termos de adaptação, mas sim de inclusão, como a instalação de pisos táteis em calçadas e de totens de localização com inscrições em braille.

Conhecendo as delimitações e o enquadro legal, bem como quem são, o que são, e o que possuem como limitação os portadores de deficiência, é o momento de analisar sob qual medidas devemos nos guiar para garantir a mobilidade e o acesso à totalidade de indivíduos nas repartições *in loco*, na cidade de Goiânia

A vastidão de categorias a serem atendidas muitas vezes se mostram mais um impasse na construção de espaços urbanos inclusivos. Na maioria dos casos, não basta construir uma rampa de acesso, e exclusivamente por esse motivo atribuir ao estabelecimento a rotulagem de “acessível”.

Não raro é que acontece de as adaptações arquitetônicas serem executadas na prática por mera formalidade legal, para o cumprimento de imposição de base legalista, a fim de evitar qualquer teor punitivo posterior por parte das autoridades, e nesse desenrolar, geralmente é esquecido um conceito citado pela Professora Regina Cohen como a “experiência do usuário” ao qual o acesso é destinado. Em sua obra, desenvolve o seguinte pensar:

(...) apesar da produção do espaço urbano continuar sendo feita, em grande parte, a partir dos referenciais do chamado "*homem-padrão*" (possuidor de todas as habilidades físicas, mentais e neurológicas), temos assistido, nas últimas décadas, ao surgimento de um crescente número de trabalhos com abordagens mais holísticas do meio ambiente. Estes estudos se limitam, geralmente, a estudar as características de acessibilidade física de pessoas portadoras de deficiência para subsidiar propostas de readequação dos espaços públicos. (COHEN, DUARTE, 2005)

Não faria, por exemplo, o menor sentido, instalar uma rampa para cadeirantes na porta de um estabelecimento com fachada alta, se esta rampa possuir inclinação superior a 45 graus, pois cadeirante algum conseguiria imprimir força suficiente nas rodas de sua cadeira para subir, sem ajuda de terceiros. Essa e outras situações serão mais bem exploradas e detalhadas no tópico adiante.

Uma acessibilidade manejada de forma equivocada, ao contrário de seu propósito original, que é auxiliar aqueles que precisam destes instrumentos para um decorrer normal da vida em sociedade, pode acabar por provocar acidentes dos mais diversos graus, podendo acarretar inclusive mais sequelas físicas àquelas pessoas, a depender do caso.

O conceito de acessibilidade deve ser compreendido como algo que vai muito além da construção de rampas, corrimãos e um emaranhado de textos legais. Segundo o artigo 3º da lei 13.146, acessibilidade se define como a “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”. Para uma melhor compreensão dessa linha de pensamento, Regina Cohen e Cristiane Duarte abordam tal formulação com o seguinte entendimento:

Quando se fala em **acessibilidade** (...) compreendemos que, muito mais do que a preocupação com a eliminação de barreiras urbanas, devemos pensar o **espaço inclusivo** como sendo aquele que permite (inclusive às PDLs) a opção de experienciar os espaços. Ou seja, a compreensão do ambiente passa pela consciência de que é possível (ou não) dirigir-se e circular por todos os espaços da cidade, mesmo aqueles situados além da possibilidade de ser visto. Nesse contexto, pode-se acreditar que "**espaços inclusivos**" *sejam aqueles capazes de fornecer à PDL um sentimento de segurança, competência e liberdade na sua dificuldade de locomoção com vistas a dirigir as suas ações, podendo estabelecer*

*uma relação harmoniosa dela com o mundo exterior.* (COHEN, DUARTE, 2005)

Como supra demonstrado de forma breve, a existência de um ambiente inclusivo não necessariamente está ligada à construção displicente de acessos. Existe uma variedade de parâmetros a serem observados com tautocronia, para que o acesso não se torne mais uma barreira no caminho do deficiente físico. A lei 10.098 é clara quanto ao teor de seu artigo 3º: “O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida”.

Naturalmente, os termos ‘planejamento e urbanização’ compreendem não somente a execução arquitetônica de um acesso, mas a elaboração de um ambiente como um todo, visando a melhor gestão de locomoção e movimento, não só daqueles com necessidades especiais, mas de todos os indivíduos que porventura se encontrarem em trânsito naquele ambiente. Flávia Maria de Paiva Vital define uma cidade acessível com o seguinte conceito:

A cidade acessível é aquela onde seus espaços de uso comum, sejam eles da iniciativa privada ou pertencentes ao Poder Público, permitem o uso com qualidade por qualquer indivíduo da sociedade. Um uso com autonomia, segurança e equiparação de oportunidade. (VITAL, 2007)

Sob a ótica do conceito e da prática em diferentes escalas de percepção, é possível notar a existência de fatores importantes serem levados em conta para o correto planejamento da estrutura arquitetônica, a fim de que proporcione mobilidade a todos os indivíduos que possam vir a transitar através daquele ambiente, quais sejam a ótica e a noção de espaço que tem cada pessoa, de acordo com a sua própria capacidade especial, além do formato, tamanho e outras intervenções relativas a um ambiente, tais como a lotação, direção do fluxo de pessoas, e relacionados.

## **2 - DOS PRINCIPAIS DIREITOS DO PNE**

Para estudar o problema da inacessibilidade de forma apropriada, e através da informação procurar por formas de combatê-lo, é necessário trazer à tona as leis que têm por objeto de tutela a integridade do portador de deficiências, sua autonomia de locomoção e o seu bem estar no convívio social. Essas leis, não raras vezes, são desconhecidas pela própria parcela da população a qual ampara, e mais ainda para o conhecimento geral, situação que contribui para que a falta de acessibilidade perdure ainda hoje, não só no estado de Goiás, mas em todo o Brasil.

Em sua maioria, as leis vigentes mais eficazes, e com foco maior na acessibilidade e na mobilidade urbana, foram promulgadas na década de 90, sendo necessárias reformas e atualizações em virtude do grande avanço da tecnologia e do crescimento exponencial dos centros urbanos que ocorreu nos últimos 30 anos. Mas enquanto não são realizadas as devidas revisões por parte do legislativo, é cabível estudar soluções a partir do que já é existente.

## 2.1 - DOS DIREITOS RELATIVOS À MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE FÍSICA

Uma das principais leis que hoje amparam o deficiente físico no que diz respeito, principalmente, à acessibilidade urbana e à locomoção no espaço, é a lei 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece, entre outras providências, normas gerais e critérios básicos para a promoção do acesso facilitado a quem dele precisa. De acordo com a própria lei, o método utilizado para tanto é o de suprimir os obstáculos e barreiras nas vias. A priori, para entender como eliminar as barreiras e obstáculos, é necessário entender o que são estes conceitos. Segundo redação da própria lei 10.098:

Art. 2º, II - 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;

O decreto federal Nº 6.949 de agosto de 2009 ordena que ,“A fim de possibilitar às pessoas com deficiência viver de forma independente e participar plenamente de todos os aspectos da vida, os Estados Partes tomarão as medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e comunicação, inclusive aos sistemas e tecnologias da informação e comunicação”, o que, por parte dos estados, inclui a eliminação de barreiras, especialmente as barreiras físicas, que deve ser observadas nas edificações, meios de transporte, escolas, hospitais, e até mesmo nas residências particulares daqueles que necessitarem desse tipo de apoio.

Não raras vezes, a teoria causa ao estudo um teor de abstração, mas o problema é mais que apenas um fato, uma vez que não é difícil observá-lo no dia a dia, devendo o conceito ser materializado. As vias públicas goianas, em especial as calçadas, em diversas localidades têm sim as adaptações necessárias (Anexo 2), sendo um dos principais problemas a concentração dessa conformidade com as leis nas áreas nobres dos grandes centros urbanos, sendo mais raro encontrar vias que oferecem plenamente a acessibilidade quando se segue para as áreas mais periféricas da cidade. (Anexo 3)

Embora seja executado o planejamento, e feito nos conformes com o que dispõe a lei, tanto no que tange a elementos de urbanização, quanto à acessibilidade nos meios de uso coletivo, a eficiência prática da lei se mostra questionável. Apesar de não raras vezes acompanharmos uma construção civil, por exemplo e existirem em sua estrutura esses elementos de acessibilidade, as falhas são recorrentes, como apresentado no Anexo 3

Situações como a retratada são mais recorrentes do que imaginamos, e representem um empecilho descabido na vida de quem necessita de adaptações, principalmente em um ambiente de acesso diário da pessoa com deficiência, como no trabalho, na escola ou faculdade. Além de ir contra a já citada lei 10.098, não só

de seu texto legal, mas sobre o que ela representa, tal despreparo também infringe as normas gerais decretadas pela lei nº 7853 de outubro de 1989, em seu inciso V, que trata dos projetos de inclusão urbanísticos e arquitetônicos nas edificações, espaços e vias públicas:

Art. 2º - Ao Poder Público e seus órgãos cabe assegurar às pessoas portadoras de deficiência o pleno exercício de seus direitos básicos;... a adoção e a efetiva execução de normas que garantam a funcionalidade das edificações e vias públicas, que evitem ou removam os óbices às pessoas portadoras de deficiência, permitam o acesso destas a edifícios, a logradouros e a meios de transporte

A lei nº 7853 faz parte de um projeto de integração social dos portadores de deficiência física, criado no governo Sarney em 1989, antes ainda da realização do plano real, estabeleceu normas de inclusão na área da educação, da saúde, da formação profissional e do trabalho, e também na construção de edificações públicas e privadas, além de criminalizar o preconceito contra o deficiente físico.

No que diz respeito às construções, que são o foco do estudo, a referida lei dispõe o seguinte:

(...) V - Na área das edificações  
a) a adoção e a efetiva execução de normas que garantam a funcionalidade das edificações e vias públicas, que evitem ou removam os óbices às pessoas portadoras de deficiência, permitam o acesso destas a edifícios, a logradouros e a meios de transporte

Aproveitando o liame trazido pela lei em relação ao transporte público, se já não é fácil a vida do goiano não-portador de deficiências que depende deste tipo de transporte, há de se imaginar o quão penosa deve ser a situação daqueles cuja vida os propiciou com um empecilho adicional atrelado à vida.

Segundo a ADFEGO (Associação dos Deficientes Físicos do Estado de Goiás, cerca de 14% da população de Goiânia possui algum tipo de deficiência física. Apesar de, segundo a RMTTC, companhia que administra o sistema de transporte público na capital, todos os ônibus possuem elevadores de acessibilidade para deficientes e cadeirantes, o seu uso e praticidade para o usuário ainda são um tanto quanto questionáveis. (Anexo 4)

De acordo com o estatuto das pessoas com deficiência, transporte público adaptado é aquele que possui, minimamente, acesso facilitado para o

cadeirante, o que na nossa realidade goiana, se faz presente em maioria por meio de elevadores instalados nos ônibus que realizam o transporte. A ferramenta claramente ajuda (quando funciona), mas não resolve ainda o problema de locomoção pública dos deficientes visuais, por exemplo, que além de já não conseguirem identificar com facilidade os terminais e pontos de acesso, além dos próprios ônibus, que não têm aviso sonoro. Assim, eles tem essa alternativa de locomoção totalmente inviabilizada pela falta de estrutura interna nos meios de transporte, combinados com a superlotação

Numa breve fuga do âmbito jurídico-social, em termos de engenharia e arquitetura, a Associação Brasileira de Normas Técnicas criou um importante conjunto de diretrizes conhecido por NBR 9050, que define parâmetros adequados de construção e arquitetura voltada para as pessoas portadoras de necessidades especiais, de forma a evitar, na raiz do processo de erguimento de ambientes, que este seja precário em acessos, ou que os acessos se tornem inutilizáveis, representando nada mais que novas obstruções (ANEXO 1), uma vez que para ser considerado um espaço acessível, ele deve seguir rígida e comprovadamente o que se estipula nesta.

Outra importante situação, tão recorrente quanto a das pessoas com dificuldade ou limitações físicas no sistema locomotor, é a das pessoas cegas, delimitadas no artigo 3º, inciso IV, e §4º do mesmo artigo. Até mesmo um ambiente acessível aos deficientes físicos pode se mostrar hostil aos deficientes visuais. As alterações tendem a ser menos arquitetônicas, mais cognitivas e sensoriais se tratando dessa categoria.

Retornando ao conceito de “experiência do usuário” definida por Cohen e Duarte, é importante entender que o deficiente visual se guia no espaço através de sua percepção sensorial disponível, quais sejam seus outros sentidos-guia, a audição e o tato, e que muito do ambiente experimentado por eles decorre do conseguem captar e reproduzir mentalmente. Sonia B. Hoffmann e Ricardo Seewald explicam:

Sua orientação no espaço, seja em relação ao ambiente, objetos e pessoas que nele estejam presentes, assim como dos possíveis trajetos, é algo marcante. A criança, o adolescente ou o adulto com deficiência visual têm plena capacidade para desenvolver habilidades motoras e mentais desde que a ele sejam oferecidas informações e oportunidades para aprendizagens e vivências, ou seja, desde que a ele seja possibilitada uma



vida sem preconceitos, tabus ou fantasias, gerado muito mais na imaginação dos outros do que nas suas reais dificuldades. (HOFFMANN, SEEWALD, 2003)

E quanto à questão da mobilidade dos deficientes visuais no espaço urbano, afirmam:

As principais funções dos recursos e instrumentos de mobilidade, como prolongamentos da sensibilidade de uma pessoa com deficiência visual, são de proporcionar a ela um deslocamento sem colisões ou quedas (...)

A NBR 9050 dispõe ainda sobre a implementação de sinais de aviso, de localização e mobilidade em braile, bem como sobra a utilização de materiais táteis nos ambientes externos e internos. É indispensável para a autonomia do deficiente visual

### **3 – ABORDAGENS CRÍTICAS SOBRE A ACESSIBILIDADE (E A FALTA DELA)**

A palavra-chave de tudo o que vem sendo estudado e esclarecido é Acesso. Do latim, *accessus*, significa passagem, caminho. No meio urbano das cidades grandes, atualmente, o acesso não é meramente uma questão de construir rampas e instalar corrimões, mas uma situação em que a coletividade como um todo deve se colocar no lugar daqueles que necessitam daquilo para que tanto uns quanto outros tenham uma rotina normal, e para que a pessoa com necessidades especiais ou com dificuldade de locomoção possam ter, mais do que apenas o amparo do acesso, mas a autonomia de trabalhar, se movimentar, e levar com normalidade suas vidas, um fator que a princípio pode parecer leviano aos olhos de quem vê, mas que, se realizada uma constatação de efeitos no delongar do tempo, pode ter impacto até mesmo sobre o quadro econômico.

Hoje, segundo a lei 8.213/91, uma porcentagem de 2% a 5% das vagas de emprego deverá ser destinada aos deficientes físicos, e que como já citado anteriormente, cerca de 14% da população goiana possui algum tipo de deficiência,

é necessário perceber que um ambiente inacessível e sem a adequação exigida pela deficiência de cada um é passível de tornar o trabalho e o sustento destes mais dificultoso. Acessibilidade está visivelmente ligada à produtividade do trabalhador, e daí vem sua ligação com a economia.

Muitas vezes, o que traz ao portador de deficiências as dificuldades existentes em seu cotidiano não é nem mesmo a própria deficiência que este possui, mas as barreiras que lhe são impostas durante o dia, muitas vezes de forma rotineira, conforme explicam Duarte e Cohen:

Percebemos, então, que, um espaço construído com barreiras poderá estar acentuando a deficiência de uma PDL, aumentando sua dificuldade e tornando-a incapaz de viver uma vida cotidiana ativa. Desta forma, muitas das limitações e incapacidades das PDL não se devem a uma falta de habilidade de se adaptarem ao ambiente, mas a uma deficiência do espaço construído de abrigar diversidades. Neste caso, a deficiência em si não é o fator causador da imobilidade e sim a falta de adequação do meio. (COHEN, DUARTE, 2005)

Nesse contexto, é válido até mesmo apelar para o âmbito da psicologia e da filosofia. O pensamento determinista freudiano afirma que “o homem é um produto do meio”, que nada mais significa que as situações vivenciadas por cada um, individualmente, ao longo de sua caminhada sobre a terra, define diversos traços da personalidade individual de cada pessoa, bem como comportamentos, tendências, costumes, e até mesmo humor. Muitas vezes o meio no qual é inserido o PCD se mostra hostil a ponto de que isso, involuntariamente e ao longo do tempo, molde de pensamento de forma a “aceitar” a existência das barreiras que lhe são impostas, o que é muitíssimo mais comum do que se pensa, uma vez que no nosso país de terceiro mundo, muitas pessoas tendem a encarar, por influência de uma má criação, ou mesmo da religião, a deficiência física como uma forma de “punição divina”, uma maldição que identifica aqueles que devem ser excluídos.

Quanto à questão da aceitação de uma condição que causa ao indivíduo fraqueza e vulnerabilidade em relação ao ambiente onde vive, isso pode vir a ser subconscientemente interpretado de forma semelhante a uma síndrome de inferioridade, a partir de uma linha de pensamento que faz com que o indivíduo, se enxergando numa condição vulnerável, aceite essa condição a ponto de conviver

com isso, causando assim um estado de inércia quanto à busca de mudanças e do cumprimento de seus direitos, que muitas vezes mal chegam ao seu conhecimento.

Ao analisar a situação descrita de forma difusa, e a longo prazo, o portador de necessidades especiais pode se notar tão “acomodado” com a condição que lhe persegue, e sem conhecimento dos direitos que pairam sob si,

Faz-se importante, mais do que nunca, manter em mente o velho adágio de ‘se colocar no lugar do próximo’, e se torna estritamente necessário que, no ato da confecção do manuscrito legislativo, se pense não no indivíduo sob a qual cairá a égide da lei, e em sua figura em necessidade no ambiente isoladamente, mas sim em como o referido indivíduo se comportaria diante de determinado obstáculo ou situação, e de qual forma ele a faria se tivesse poder para tal. Nas obras de Cohen e Duarte, principalmente no estudo “Afeto e Lugar: Pessoas com Dificuldades de Locomoção e Espaço Urbano”, as autoras tiveram a preocupação de demonstrar a maneira com a qual o portador de necessidades especiais enxerga os ambientes ao seu redor, e expõem o quão hostil se torna o ambiente urbano pobre em adaptações. Como explica Cohen:

Para a pessoa que precisa de bengalas ou muletas e de olhar para o chão, apoiando sua bengala em locais firmes, a apreensão do espaço será diferente daquela percebida por pessoas que se locomovem olhando "para frente", "para o alto" ou "para o horizonte", sem a preocupação de desequilíbrio (2005)

Levando-se isso em conta, é possível perceber que muitas vezes não se trata só de fazer um “recapeamento” brando do corpo legislativo e instalar rampas feitas de qualquer maneira, mas sim estudar o que seria no mais, útil e agradável ao usuário daquele meio, devendo ser levado em conta as formas de percepção. Nesse sentido, a parte sensorial é explorada pelas mesmas autoras na obra “Segregação e Exclusão Socioespacial”, comparando e analisando a visão de mundo aos olhos de quem tem limitações, não só no quesito arquitetônico, mas no que tange ao plano sensorial humano, agregando as informações ao que já se conhece sobre infraestrutura social e espacial urbana.

## CONCLUSÃO

A partir do exposto, se faz possível concluir, a partir do material apresentado, que nos dias de hoje o portador de necessidades especiais ainda tem uma enorme dificuldade em se locomover. Apesar da existência de leis e normas que amparam essa situação, elas se mostram defasadas em determinados pontos, e até omissas em outros, acima de tudo, são desconhecidas pela grande maioria da população, sobretudo a parcela que se encontra sob a proteção dessas leis.

Diante disso, verifica-se a necessidade de expor os descasos e suas desastrosas consequências na sociedade, situação que, por mais numerosas que sejam as cobranças sociais e o apelo consistente, tanto daqueles que necessitam dessas reformas legais e serviços especiais, quanto de seus defensores, continuam a perseverar no nosso meio social. Embora muito já tenha sido conquistado, ainda existe muito trabalho a fazer, tanto em relação a criar novos métodos para diminuir barreiras, quanto na parte de melhorar o que já existe, e até mesmo eliminar ineficiências, sejam na acessibilidade a prédios físicos, seja na acessibilidade provida pelos textos legais e normas defasadas

Sob um olhar ainda mais amplo, a garantia da acessibilidade plena beneficiaria não somente os possuidores de disfunções motoras e necessidades especiais, mas até mesmo os idosos. Investir na facilidade de acesso do hoje é também uma forma de garantir o próprio livre acesso e deslocamento facilitado, ora pois, todos os seres humanos envelhecem e com o passar dos anos, podem se tornar necessários esses meios de acesso à população idosa, que não para de crescer.

Como foi possível constatar no decorrer do estudo, existem diversos tipos de portador de necessidades especiais, e cada problema exige um cuidado diferente, um tipo diferente de acessibilidade, e por consequência existem diferentes soluções e possibilidades a serem exploradas. Mais do que uma simples questão arquitetônica, trata-se de algo a ser, com o tempo, introduzido no comportamento das pessoas, de possuir a consciência de que algo se falta quando não existe acessibilidade em um ambiente

O acesso é um direito daquele que não se encaixa no conceito do “Homem padrão” descrito por Regina Cohen e Cristiane Duarte (2005), e uma

obrigação, sobretudo, mas não somente do estado. Assim como no princípio jurídico da inércia, é também dever do próprio portador de necessidades especiais apontar aquilo que atrapalha o seu bem estar e a sua rotina, e não se calar diante de situações que são ignoradas pelos governantes, ajudando a combater a negligência e a espalhar cada vez mais a importância da acessibilidade urbana.

A temática da acessibilidade tem muito a crescer em questões de interesse público e privado, de celeridade de resolução de impasses legais e falhas arquitetônicas físicas, de aceitação e principalmente de reconhecimento social, e quanto mais a voz do portador de necessidades especiais for repetidamente ouvida, mais amplitude a problemática irá alcançar, e por isso se tornará cada vez mais um domínio de importância solidamente indubitável e de resolubilidade improtelável.

## **ANEXOS**



**Anexo 1** - Rampa de acesso para cadeirantes construída sem observância à NBR 9050. Via: <http://44arquitetura.com.br/2016/06/rampa-de-acessibilidade-aprenda-projetar/>



**Anexo 2** - Calçada recebendo rampa de acesso a cadeirantes e avisos táteis para deficientes visuais em região nobre de Goiânia. Via: <https://www.opopular.com.br/noticias/cidades/em-goi%C3%A2nia-cal%C3%A7adas-ainda-oferecem-obst%C3%A1culos-1.1266805>





**Anexo 3** – Obstáculos oferecidos pelas calçadas de regiões afastadas das áreas nobres e grandes centros econômicos de Goiânia, via: <http://bp.blogspot.com/grBorArX4Al/VXyg553rNI/AAAAAAAAAB0/3t8A3MtwqN4/s1600/20140502>



**Anexo 4** - rampa para acesso de cadeirantes ao piso superior, em que não é possível ter acesso à própria rampa. Via: <https://casadaptada.com.br/2016/06/algumas-dicas-para-ajudar-um-cadeirante/>





**Anexo 5** – Falta de praticidade das ferramentas de acessibilidade no transporte público goiano.  
via:<http://www.ohoje.com/noticia/cidades/n/169597/t/transporte-publico-ainda-e-desafio-para-pessoas-com-algum-tipo-de-deficiencia>

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL, Decreto Nº 3298 de 20 de dezembro de 1999, **Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência**, Presidência da república. Casa civil, subchefia para assuntos jurídicos, Brasília, DF, 1999

BRASIL, Lei nº 10.098 de 19 de Dezembro de 2000, **Lei da promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida**, Presidência da república. Casa civil, subchefia para assuntos jurídicos, Brasília, DF, 2000

BRASIL, Lei Nº 7853, de 24 de outubro de 1989, **Lei do apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social**, Presidência da república. Casa civil, subchefia para assuntos jurídicos, Brasília, DF, 1989

CASTRO, Jary de Carvalho e; **Arquitetura Inclusiva: Calçadas e Acessibilidade**, 2010

COHEN, Regina & DUARTE, Cristiane Rose. "**Segregação e Exclusão Socio-Espacial: a questão dos portadores de deficiência física**". In. Anais do VI Encontro Nacional da ANPUR, Brasília, 1995

D'ANGELO, Suzi e Élcio; **Direitos fundamentais das minorias – sob o enfoque da lei 9882/99** – Suzi D'angelo e Élcio D'angelo – 1ª edição, Anhanguera editora – Leme/SP – Edição 2010; páginas 146 a 149

DUARTE, Cristiane Rose & COHEN, Regina; **Afeto e Lugar: Pessoas com Dificuldades de Locomoção e Espaço Urbano**, 2005

LIMA, Niusarete Margarida de; **Pessoa portadora de deficiência** – Brasília : Ministério da Justiça, secretaria de direitos humanos, 2001



PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE GOIÁS  
PRÓ-REITORIA DE DESENVOLVIMENTO  
INSTITUCIONAL

Av. Universitária, 1069 | Setor Universitário  
Caixa Postal 86 | CEP 74605-010  
Goiânia | Goiás | Brasil  
Fone: (62) 3946.3081 ou 3089 | Fax: (62) 3946.3080  
www.pucgoias.edu.br | prodin@pucgoias.edu.br

## RESOLUÇÃO n°038/2020 – CEPE

### ANEXO I

#### APÊNDICE ao TCC

##### Termo de autorização de publicação de produção acadêmica

O(A) estudante Ângelo Fonseca Mota, do Curso de Direito, matrícula 20171000106059, telefone: (62)3511-1959 e e-mail angeloab14m@gmail.com, na qualidade de titular dos direitos autorais, em consonância com a Lei n° 9.610/98 (Lei dos Direitos do autor), autoriza a Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC Goiás) a disponibilizar o Trabalho de Conclusão de Curso intitulado “A precariedade da acessibilidade ao meio físico e as dificuldades de locomoção da pessoa com necessidades especiais no estado de Goiás”, gratuitamente, sem ressarcimento dos direitos autorais, por 5 (cinco) anos, conforme permissões do documento, em meio eletrônico, na rede mundial de computadores, no formato especificado (Texto (PDF); Imagem (GIF ou JPEG); Som (WAVE, MPEG, AIFF, SND); Vídeo (MPEG, MWV, AVI, QT); outros, específicos da área; para fins de leitura e/ou impressão pela internet, a título de divulgação da produção científica gerada nos cursos de graduação da PUC Goiás.

Goiânia, 27 de Novembro de 2020

Assinatura do autor:

Nome completo do autor: Ângelo Fonseca Mota

Assinatura do professor-orientador:

Nome completo do professor-orientador: Kenia Cristina Ferreira de Deus Lucena