



**XVIII ENANPUR**  
NATAL 2019  
27 a 31 maio

## **REFLEXÕES ACERCA DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE ACESSIBILIDADE - Uma análise histórica**

### **Autores:**

Raquel Pessoa Morano - UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ - raquelmorano20@gmail.com  
Zilsa Maria Pinto Santiago - UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ - zilsa@arquitetura.ufc.br

### **Resumo:**

A proposta do presente artigo é discutir os múltiplos desafios da acessibilidade acerca das políticas públicas. A ideia principal a ser explorada aqui é a da necessidade de discutir sobre a importância da inclusão no espaço público e contribuir para o debate acerca das políticas públicas relacionadas à “acessibilidade universal”. Para isto, foi necessário conceituar os termos “acessibilidade”, “desenho universal” e “acessibilidade universal” e fazer um histórico da normatização que inclui o direito de acesso às pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências físicas, motoras e sensoriais, bem como abordar discursos técnicos e científicos. A estrutura da análise proposta aconteceu em quatro etapas: apresentação histórica conceitual acerca da acessibilidade e desenho universal; apresentação de documentos relativos aos movimentos sociais que articulam mais de 50 países; seguido dos primeiros aportes normativos sobre a acessibilidade surgidos no século XX; foi realizada uma reflexão em torno das políticas públicas, por fim, foram expostas as considerações finais.



# **REFLEXÕES ACERCA DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE ACESSIBILIDADE UNIVERSAL**

## **INTRODUÇÃO**

A proposta do presente artigo é discutir os múltiplos desafios da acessibilidade acerca das políticas públicas. A ideia principal a ser explorada aqui é a da necessidade - principalmente para os estudiosos e para os arquitetos urbanistas - de discutir sobre a importância da inclusão no espaço público e contribuir para o debate acerca das políticas públicas que têm apontado para o termo “acessibilidade universal”. Para isso, mostra-se essencial conceituar “acessibilidade”, “desenho universal” e “acessibilidade universal” e fazer um histórico da normatização que inclui o direito de acesso às pessoas com mobilidade reduzida e pessoas com deficiências físicas, motoras e sensoriais - a deficiência, neste artigo, será caracterizada não como algo fora do padrão, mas sim, como condição e característica de algumas pessoas que necessitam que seus direitos sejam atendidos como qualquer outra condição humana -, bem como abordar discursos técnicos e científicos com o objetivo de compreender a dinâmica das políticas públicas relacionadas à acessibilidade, fato que se mostra essencial diante das dificuldades encontradas no espaço relacionadas à locomoção e, na sociedade relacionadas à inclusão.

Diante disto, é importante compreender que não existem somente barreiras arquitetônicas, o preconceito tem sido um dos principais obstáculos sociais complicando o acesso e evidenciando diferenças. Dessa forma, procuraremos relacionar o reconhecimento político das diferenças com conceitos que fundamentaram a base das políticas que trabalham na área da deficiência e das políticas de acessibilidade com o propósito de melhor visualizar a evolução da conquista de direitos. Para isso, foram revistas as principais considerações de artigos em leis, até as normas técnicas que incluem e determinam - tornando obrigatório - condições de projetos e conceitos que visam atender a inclusão e acessibilidade.

A estrutura da análise proposta acontecerá em quatro etapas: inicialmente será feita uma apresentação histórica conceitual acerca da acessibilidade e desenho universal; em seguida serão comentados os documentos relativos aos movimentos sociais que articulam mais de 50 países no sentido de assegurar os direitos de equiparação de oportunidades e de condições de atendimento prioritário e acessibilidade das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida nas políticas públicas urbanas; seguido dos primeiros aportes normativos sobre a acessibilidade surgidos no século XX; depois será feita uma reflexão em torno das políticas públicas, para que finalmente sejam expostas algumas considerações finais.



## ACESSIBILIDADE, DESENHO UNIVERSAL E ACESSIBILIDADE UNIVERSAL

Na década de 40, o termo acessibilidade surgiu para determinar a condição de acesso das pessoas com deficiência, juntamente com serviços de reabilitação física e profissional para esse grupo. Na década de 50, a existência de barreiras arquitetônicas nos espaços público-privados e nos meios de transporte vieram à tona por prejudicarem e até impedirem o acesso das pessoas com deficiência no mercado de trabalho e na comunidade em geral.

Atrelado à isso, a fase da integração nasce e dura cerca de 40 anos até ser substituída lentamente pela fase da inclusão. Na década de 60, universidades americanas começaram as primeiras experiências de eliminação de barreiras arquitetônicas existentes em áreas externas, salas de aula, bibliotecas, lanchonetes etc. Na década de 70, graças ao surgimento do primeiro centro de vida independente do mundo - que aconteceu na cidade de Berkeley, Califórnia, EUA -, a preocupação e os debates sobre a eliminação de barreiras arquitetônicas cresceram, assim como a operacionalização das soluções idealizadas. Na década de 80, impulsionado pela pressão do ano internacional das pessoas com deficiência (1981), movimentos de pessoas com deficiência desenvolveram campanhas em âmbito mundial advertindo a sociedade em relação às barreiras físicas e exigindo não apenas a eliminação delas - desenho adaptável - como também a não-inserção de barreiras nos futuros projetos arquitetônicos - desenho acessível (SASSAKI, 2005).

Em 1985, o arquiteto Ron Mace usou pela primeira vez o termo “Universal Design” (Desenho Universal) nos Estados Unidos. Essa expressão quebrou paradigmas e trouxe mudanças técnicas e conceituais no desenvolvimento de projetos urbanos, de arquitetura e design de produtos. Para MACE (1991), o Desenho Universal aplicado a um projeto consiste na criação de ambientes e produtos que possam ser usados por todas as pessoas, na sua máxima extensão possível. O conceito de Desenho Universal surgiu em decorrência de reivindicações de segmentos sociais: pessoas com deficiência que não sentiam suas necessidades contempladas; profissionais técnicos que desejavam maior democratização do uso dos espaços e tinham uma visão mais abrangente da atividade projetual. Surge então, uma preocupação com a oferta de ambientes que pudessem ser utilizados por todos sem depender, por exemplo, da necessidade de adaptação ou elaboração de projeto especializado para pessoas com deficiência, favorecendo, assim, a diversidade humana. Na década de 90, a acessibilidade começa a trilhar o paradigma do desenho universal.

E, com o surgimento do conceito de inclusão, entende-se que a acessibilidade não é apenas arquitetônica, pois existem barreiras de vários tipos e em outros contextos (SASSAKI, 2005). Dessa maneira, o conceito de Acessibilidade Universal é uma união dos dois conceitos acima e, prevê o acesso ao mundo por todas as pessoas, independente de serem ou não deficientes, jovens ou idosos, crianças ou adultos (FERNANDES; PINHEIRO, 2015).

Para a discussão das políticas públicas, é importante ressaltar os documentos relativos aos movimentos sociais que articulam mais de 50 países em rede mundial que buscam assegurar os direitos de equiparação de oportunidades e de condições de atendimento prioritário e acessibilidade das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida nas políticas públicas urbanas, sob a luz da legislação vigente pertinente ao assunto em pauta.



## FÓRUNS E ASSEMBLEIAS MUNDIAIS SOBRE OS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E MOBILIDADE REDUZIDA

A crescente divulgação e os movimentos em torno dos direitos de ir e vir da parcela da população com alguma deficiência motivou e induziu muitos países, como o Brasil, a desenvolverem ações no sentido de criação de leis e normas, ampliando também a responsabilidade e a participação tanto do governo como da sociedade. Estes movimentos se intensificaram no sentido da união e esforço da população organizada nos países desenvolvidos e em desenvolvimento, junto a organizações não governamentais, a pressionarem os poderes públicos com o objetivo de sensibilizar e influenciar a adoção de políticas públicas que possam vir, no novo milênio, a tornar realidade os propósitos, intenções e metas assinaladas.

Dentre os referidos documentos, destacamos alguns que, segundo Santiago (2013), são fundamentais e ressaltamos suas principais metas, que direta ou indiretamente estão relacionadas ao comprometimento do planejamento das cidades para o novo milênio em conformidade com os paradigmas da inclusão.

1. A **Convenção Interamericana para a eliminação de todas as formas de discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência**. Esta convenção, Projeto de Resolução aprovado pelo Conselho Permanente da Organização dos Estados Americanos na sessão realizada em 1999 na Guatemala, foi promulgada no Brasil pelo Decreto n. 3.956, de 8 de outubro de 2001.

A adoção desta Convenção, dentre outras considerações, parte do princípio em que a Declaração Americana dos Direitos e Deveres do Homem (1948) proclama que todos os seres humanos nascem livres e iguais em dignidade e direitos, e que os direitos e liberdades de cada pessoa devem ser respeitados sem qualquer distinção. É de fundamental importância e já justifica a tomada de decisão da referida Convenção na garantia de “prevenir e eliminar todas as formas de discriminação contra as pessoas portadoras de deficiência e propiciar a sua plena integração à sociedade” (Art. II).

Para os efeitos desta Convenção (1999), “deficiência” significa uma restrição física, mental ou sensorial, de natureza permanente ou transitória, que limita a capacidade de exercer uma ou mais atividades essenciais da vida diária, causada ou agravada pelo ambiente econômico e social. Em função deste entendimento, o ambiente construído também pode agravar as condições de restrição física, dificultando ou impedindo a mobilidade do cidadão na cidade. E restringir a mobilidade é também uma forma de discriminação, porque a impossibilidade de mobilidade causada por barreiras arquitetônicas ou urbanísticas gera nas pessoas o sentimento de exclusão e de não pertencimento à cidade.

Para que estas garantias sejam alcançadas, os Estados Partes se comprometeram com a adoção de medidas legais que incidem em vários níveis e âmbitos de ação. Dentre elas, destacamos as medidas de caráter legislativo, social, educacional, trabalhista, ou de qualquer outra natureza, que sejam necessárias para eliminar a discriminação contra as pessoas portadoras de deficiência e proporcionar a sua plena integração à sociedade, entre as quais as medidas abaixo enumeradas que constam no Art. III da Convenção (1999):



a) medidas das autoridades governamentais e/ou entidades privadas para eliminar progressivamente a discriminação e promover a integração na prestação ou fornecimento de bens, serviços, instalações, programas e atividades, tais como o emprego, o transporte, as comunicações, a habitação, o lazer, a educação, o esporte, o acesso à justiça e aos serviços policiais e as atividades políticas e de administração;

b) medidas para que os edifícios, os veículos e as instalações que venham a ser construídos ou fabricados em seus respectivos territórios facilitem o transporte, a comunicação e o acesso das pessoas portadoras de deficiência;

c) medidas para eliminar, na medida do possível, os obstáculos arquitetônicos, de transporte e comunicações que existam, com a finalidade de facilitar o acesso e uso por parte das pessoas portadoras de deficiência; e

d) medidas para assegurar que as pessoas encarregadas de aplicar esta Convenção e a legislação interna sobre esta matéria estejam capacitadas a fazê-lo.

O Art. III assinala ainda que os Estados Partes se comprometeram a trabalhar prioritariamente na prevenção de todas as formas de deficiência preveníveis; na detecção e intervenção precoce, tratamento, reabilitação, educação, formação ocupacional e prestação de serviços completos para garantir o melhor nível de independência e qualidade de vida para as pessoas com deficiência; bem como na sensibilização da população, por meio de campanhas de educação, destinadas a eliminar preconceitos, estereótipos e outras atitudes que atentam contra o direito das pessoas a serem iguais, permitindo desta forma o respeito e a convivência com as pessoas com deficiência.

Referente às metas e prioridades citadas no Art. III podemos inferir muitas políticas públicas que podem vir a ser implementadas e que estarão de certa forma induzindo a mudanças de paradigmas na apropriação das cidades e de seus serviços. A Acessibilidade aos meios de prestação de serviços de saúde e educação abrange o deslocamento de pessoas exigindo tanto a acessibilidade espacial das calçadas e acesso às edificações quanto o transporte acessível.

É importante destacar também neste documento a indução da participação de representantes de organizações de pessoas com deficiência, de organizações não governamentais que trabalham nessa área ou, se essas organizações não existirem, de pessoas com deficiência, na elaboração, execução e avaliação de medidas e políticas para aplicar esta Convenção, criando canais de comunicação eficazes que permitam difundir os avanços normativos e jurídicos ocorridos para a eliminação da discriminação contra as pessoas com deficiência.

2. A **Carta para o Terceiro Milênio**, aprovada em 9 de setembro de 1999 em Londres, Grã-Bretanha, pela Assembléia Governativa da *Rehabilitation International*, tem por objetivo buscar “um mundo onde as oportunidades iguais para pessoas com deficiência se tornem uma consequência natural de políticas e leis sábias que apoiem o acesso a – e a plena inclusão em – todos os aspectos da sociedade”.

A Carta é proclamada como apelo à ação de responsabilidade tanto da parte dos governos, quanto das organizações não governamentais e internacionais. Promulga que o progresso científico e social no século XX aumentou a compreensão sobre o valor único e inviolável de cada vida, e que com inventividade e engenhosidade é possível ampliar o acesso a todos os recursos da comunidade – ambientes físicos, sociais e culturais,

transporte, informação, tecnologia, meios de comunicação, educação, justiça, serviço público, emprego, esporte e recreação.

No século XXI, porém, precisamos insistir na garantia dos mesmos direitos humanos e civis tanto para pessoas com deficiência como para quaisquer outras pessoas e estender este acesso a todos, eliminando todas as barreiras ambientais, eletrônicas e atitudinais que se antepõem à plena inclusão deles na vida comunitária. Com este acesso poderão advir o estímulo à participação e à liderança.

Quanto às políticas públicas, a Carta assinala que precisam ser criadas políticas sensíveis, respeitando dignidade de todas as pessoas, que nos programas internacionais de assistência ao desenvolvimento econômico e social devem exigir padrões mínimos de acessibilidade em todos os projetos de infraestrutura, inclusive de tecnologia e comunicações, a fim de assegurar a inclusão das pessoas com deficiência na vida de suas comunidades.

3. A **Declaração de Washington** foi resultado do Encontro de líderes do Movimento de Vida Independente e dos Direitos das Pessoas Portadoras de Deficiência, representantes dos 50 países participantes do Encontro "Perspectivas Globais em Vida Independente para o Próximo Milênio", realizado em setembro de 1999, em Washington, DC, EUA.

O Centro de Vida Independente (CVI) surgiu no final dos anos 60, nos Estados Unidos, por meio de um grupo de pessoas com deficiência que resolveu sair às ruas para protestar. Entre elas estava Ed Roberts, que fundou, em 1972, em Berkeley, Califórnia, o primeiro Centro de Vida Independente do mundo. O primeiro CVI foi uma organização não governamental sem fins lucrativos, que se propôs a trabalhar com as potencialidades das pessoas com deficiência propiciando a criação de recursos e serviços de apoio para essas pessoas, equivocadamente consideradas incapacitadas.

A intenção dos fundadores do movimento era libertar-se da tutela das entidades de reabilitação, que os tratavam como objeto, sem direito de opinarem e submetidos às decisões dos pais e de médicos. Foi, então, iniciada uma nova filosofia de vida, que revolucionaria a forma de viver de muitas pessoas. Hoje, existem mais de 500 centros de vida independente nos Estados Unidos, que atuam com a cooperação de governos, universidades e empresas privadas, sob uma legislação para garantir fundos, infraestrutura e pessoal a tais centros.

No Brasil, o primeiro CVI foi criado no Rio de Janeiro, em 1988, trazido pela jornalista, consultora e ativista de direitos humanos, Rosângela Berman Bieler. Atualmente, muitos centros de vida independente existem espalhados no Brasil. Em pesquisa pela internet, nos deparamos com CVI Araci Nallin, CVI Campinas e CVI Santos em São Paulo; CVI Bahia, na Bahia; CVI Belo Horizonte, em Minas Gerais; CVI Curitiba e CVI Maringá, no Paraná; CVI Manaus, no Amazonas; CVI Maranhão, em São Luís; CVI Rio de Janeiro, no Rio de Janeiro.

A "filosofia de vida independente", que orientou a criação dos Centros de Vida Independente, baseia-se em uma série de valores e princípios, dentre os quais:

- a) As pessoas com deficiência é que sabem quais são suas necessidades para uma melhor qualidade de vida;
- b) Suas necessidades variam, como as de qualquer ser humano e, por isso, só podem ser atendidas por uma variedade de serviços e equipamentos;



- c) A tecnologia assistiva pode significar a diferença entre a dependência e a independência, em determinadas situações;
- d) As pessoas com deficiência devem viver com dignidade em suas comunidades;
- e) A cidadania não depende do que uma pessoa é capaz de fazer fisicamente, mas sim das decisões que ela pode tomar por si só;
- f) A pessoa com deficiência é que deve ter o controle de sua situação;
- g) Vida Independente é um processo em que cada usuário ajuda a moldar e mantê-la e não um produto para ser consumido indistintamente por diversos tipos de usuários.

De acordo com essa visão, a incapacidade não está nas pessoas com deficiência. Na realidade, é decorrente dos obstáculos existentes nos ambientes físico e humano que as rodeiam. Isto demonstra o quanto é necessário inserir estes valores e princípios na elaboração e implementação de políticas públicas relacionadas ao planejamento das cidades e no tocante aos serviços e equipamentos sociais.

4. A **Declaração de Caracas**, assinada pelos participantes da Primeira Conferência da Rede Ibero-Americana de Organizações Não Governamentais de Pessoas com Deficiência e suas Famílias, reunida em Caracas, em 2002, inicia suas resoluções criando a Rede Ibero-Americana de Organizações Não governamentais de Pessoas com Deficiência e suas Famílias como uma instância que promove, organiza e coordena ações para a defesa dos direitos humanos e liberdades fundamentais das pessoas com deficiência e suas famílias; promovendo a organização e o fortalecimento dos movimentos associativos de âmbito nacional e sua composição mais ampla e participativa possível, constituindo-se em um interlocutor válido perante organismos governamentais e não governamentais, nacionais e internacionais. Define o ano de 2004 como o ano de cobrança dos compromissos e acordos estabelecidos na Convenção Interamericana para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas com Deficiência.

Com a divulgação destes documentos e a criação de leis sobre a temática em pauta, os grupos de pessoas com deficiência aliados às organizações não governamentais puderam se posicionar diante dos gestores públicos e assim, a pressão tomou novo impulso e de certa forma começa a causar impactos nos planos diretores e planos de mobilidade nas cidades.

Os documentos acima comentados são fundamentais no embasamento de proposições de políticas urbanas nos países participantes, incluindo o Brasil, assumindo novos paradigmas da inclusão, devendo administrar os interesses e os conflitos da população para atender a todos os seus habitantes, dentro dos princípios de cidadania e da dignidade da pessoa a fim de, no novo milênio, tornar as cidades mais democráticas no que se refere à mobilidade e acessibilidade urbana.

Sabemos que nos países em desenvolvimento, as limitações técnicas e econômicas por vezes dificultam as realizações de supressão de barreiras, tendo a necessidade de superar tais limitações a todo custo, no sentido de seguir também na direção da eficiência e sustentabilidade dos planos e soluções que se adaptem aos novos paradigmas.

Neste sentido, iniciativas estão surgindo no novo milênio, como forma de incentivar os gestores públicos na direção de cumprirem com os preceitos da inclusão, visto que a acessibilidade é um direito universal. Temos o exemplo do Premio Reina Sofía de Accesibilidad Universal para Municipios Latinoamericanos, ocorrido no ano de 2013, cuja concessão dos prêmios tem o objetivo de reconhecer e fomentar as iniciativas municipais no

campo da acessibilidade universal. Esta premiação destina-se a municípios de até 100.000 habitantes nos seguintes países: Argentina, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Equador, El Salvador, Guatemala, Haiti, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela.

Iniciativas como esta mostram a construção de uma mudança de cultura, incentivando a sociedade e gestores públicos a compreenderem a necessidade de se buscar a garantia do direito a acessibilidade como condição para igualdade universal de oportunidades e direito à cidade.

## HISTÓRICO NORMATIVO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS ACERCA DA ACESSIBILIDADE NO BRASIL

O término da Segunda Guerra Mundial e da Guerra do Vietnã trouxe consigo um grande número de pessoas com problemas sensoriais e de locomoção, direcionando a atenção pública aos direitos humanos cabidos para esses indivíduos, igualando-os com os demais. Porém, os primeiros empecilhos encontrados foram as barreiras físicas, essas impediam o acesso ao espaço público e o exercício da cidadania. Dificuldades como essas resultaram na sensibilização e consciência acerca do acesso livre ao espaço que está intimamente vinculado ao desejo construtivo de se ter ambientes livres de barreiras.

No Brasil, a questão da acessibilidade foi tratada pela primeira vez em termos jurídicos e normativos na Emenda Constitucional nº 12, de 17 de outubro 1978. O texto apresentava um discurso relacionado somente ao acesso dos edifícios e logradouros. No início da década de 80 - com a discussão aberta - grupos organizados por pessoas com deficiência começam a reivindicar seus direitos e colocam em evidência dificuldades enfrentadas pelas pessoas com deficiência.

Movimentos em prol de mudanças para adequação do espaço construído em função das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida foram iniciados nos anos de 1960, contudo, a institucionalização pela Organização das Nações Unidas do Ano Internacional das Pessoas com Deficiência em 1981 fez crescer a divulgação e os movimentos em torno desta causa e que deu origem ao PAM - Programa Ação Mundial para Pessoas com Deficiência (SILVA, 2002), que tinha como proposta - entre várias outras ações de assistencialismo - a inclusão total das pessoas com deficiência na sociedade de forma igualitária, com o intuito de equiparar as oportunidades (BRADDOCK & PARISH, 2000).

Em 1985, foi divulgada a primeira norma brasileira que contemplou a acessibilidade, a NBR 9050, elaborada pela comissão de estudos do Comitê Brasileiro da Construção Civil, da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) - que tratou da “Adequação das Edificações e do Mobiliário Urbano à Pessoa Deficiente” (ABNT, 1985). Em 1988, as discussões e reflexões acerca da acessibilidade tornam-se legítimas, quando o Governo Federal decreta uma nova Constituição Brasileira e, foi através dela que - mesmo que timidamente - o tema é citado na Carta Magna em seu artigo 5º, que garante o direito de ir e vir, estabelecendo no inciso XV que “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens” (BRASIL, 1988) e no § 2º, artigo 227, o Estado estabeleceu uma lei que apresentava normas de construção para edifícios e logradouros e admitiu a necessidade de instrumentos para acessibilidade nos meios de transporte e nas edificações.



A NBR 9050/1985 passou por um processo de revisão que teve início em 1991 e término em 1994. Nesse mesmo período, várias normas de transporte estavam sendo debatidas no âmbito da acessibilidade, como: normas para transportes de Trem Longo Percurso, de Trem Urbano ou Metropolitano, Transporte Aéreo Comercial, Elevadores para transportar Pessoas Portadoras de Deficiência (PRADO; LOPES; ORNSTEIN, 2010). Por conta desse grande volume de normas vigentes e mais um grande número a serem atendidas, a Associação de Normas Técnicas Brasileiras, no ano 2000, cria o Comitê Brasileiro de Acessibilidade (CB 40) para atender todas as demandas que giram em torno do tema.

Nesse mesmo ano, o Governo Federal publica duas leis de grande importância para garantia da acessibilidade, a primeira delas é lei de nº. 10.048, que determina a prioridade no atendimento para as pessoas com deficiências, assim, além de diretrizes para a acessibilidade física, a lei se faz presente e exige uma mudança de postura para com as pessoas com deficiência. A outra é a lei nº. 10.098, que promove a acessibilidade através de normas gerais e critérios básicos nas edificações de uso coletivo, edificações públicas, nos sistemas de comunicação e sinalização.

Em 2004, o decreto nº. 5296 é publicado e traz o regulamento das duas leis exibidas acima e define prazos para o cumprimento da aplicação da acessibilidade nas edificações públicas e privadas e descreve o Programa Nacional de Acessibilidade coordenado pela Corde, que determina ações a fim de colaborar com os Estados e Municípios nos diagnósticos sobre a situação da acessibilidade em cada sítio. No artigo 10 deste decreto, diz-se que “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).

Em 2004, outra revisão da NBR 9050 foi concluída e trouxe uma grande contribuição acerca do conceito de acessibilidade tornando-o mais abrangente, não mais focado nas pessoas com deficiência, mas numa acessibilidade para todos - acessibilidade universal - de modo a envolver uma maior diversidade de usuário, fortificando assim, o conceito de desenho universal.

A mais recente revisão da NBR 9050 foi concluída em 2015 e apresenta evolução considerável. Uma das grandes contribuições é que o conceito de desenho universal aparece nos anexos de uma forma mais ampla levando em consideração uma arquitetura e um design mais inclusivos e “centrados no ser humano e na sua diversidade” (NBR 9050/2015, p.139). Além disso, o novo texto apresenta-se mais explicativo e detalhado no que diz respeito à informação; ao uso da sinalização tátil e visual no piso; à inclusão da Língua Brasileira de Sinais; dentre outros fatores que abandonam uma abordagem rígida tornando as condições de acessibilidade mais humanas. A definição de acessibilidade é alterada e é acrescentada a possibilidade de utilização de “transportes, informação e comunicação, incluindo sistemas e tecnologias, na zona urbana ou rural” - isto não existia na NBR de 2004.

Passadas pouco mais de três décadas desde o início efetivo das ações em prol da acessibilidade no Brasil, já se pode observar um quadro bastante evoluído. Tem-se hoje uma das legislações mais amplas do mundo, no que tange a igualdade de direitos e deveres dos cidadãos e que entendem que a acessibilidade é um dos meios para se alcançar a inclusão social (Silva, 2002).



## REFLEXÕES SOBRE AS POLÍTICAS PÚBLICAS E ACESSIBILIDADE

Segundo as Organização das Nações Unidas, existem 191 países que reconhecem direitos das pessoas com deficiência e, somente 50 desses países possuem uma legislação ampla e avançada que contempla essas pessoas, o Brasil é um deles. A principal tarefa das normas de acessibilidade feitas pela ABNT (NBR 9050) é a de romper obstáculos e ir além de dar diretrizes projetuais, formando uma cultura de inclusão e posturas perante esta parcela da população. O país foi reconhecido pelo seu progresso e posto em um nível privilegiado por conta desse vasto conteúdo de normatização.

Segundo Filho (2010), apesar das normas serem elaboradas por um consenso entre partes envolvidas, isso não garante que seja legislada por decreto, desta maneira são necessários alguns requisitos para as normas saírem do papel, como: qualidade técnica; interesse de usuários e da sociedade em geral e respaldo de grupos econômicos ou do poder público. A combinação desses três quesitos resultou no grande progresso da normatização brasileira, como falado anteriormente. A falta de cumprimento normativo ocasionado pela deficiência na fiscalização e cultura, tornam esses requisitos não efetivos, e por conta disso, fica evidente a não materialização das normas de uma forma generalizada no cotidiano das pessoas em relação ao ambiente em geral. O que observamos são diversas iniciativas pontuais - que merecem reconhecimento -, porém, não há uma única região ou cidade brasileira em que a acessibilidade seja significativa.

O questionamento dessa falta de sintonia entre normas e práticas é constante na vida daqueles que necessitam dessas ações para conseguirem autonomia. Um dos efeitos mais prejudiciais às políticas públicas é o da descontinuidade dos planos técnicos quando há mudança de mandato (FILHO, 2010). Essa atitude já está intrincada na história das instituições políticas, dificultando o trabalho dos municípios e regiões metropolitanas em relação a aprovação e cumprimento de planos urbanísticos, além de comprometer negativamente o planejamento dos órgãos encarregados da execução de projetos.

Por conta disso, a sociedade tenta adequar as pessoas com deficiência aos espaços de um modo superficial. Por serem vistos como sendo uma porcentagem pequena da população, são tratadas como se não fizessem parte dessa sociedade, ocasionando em um fator de exclusão social em que muitas pessoas continuam sofrendo com suas limitações. Não apenas as pessoas com deficiência, mas idosos e crianças também sofrem com a não adequação do espaço público às suas necessidades. Apesar de todas as normativas que asseguram a sua condição de acessibilidade e livre locomoção, essa população continua sendo negligenciada pelos órgãos públicos e, também, pela sociedade que, além das barreiras físicas existentes, está repleta de barreiras comportamentais.

No caminho de novos significados que possibilite cada pessoa de exercer sua individualidade, percebe-se que a sociedade precisa perceber o outro com alteridade<sup>1</sup> para compreender a condição humana e sua diversidade, dessa maneira, espera-se que a acessibilidade deixe de ser pensada como um lugar especial - segregado - unicamente para pessoas com deficiência e passe a ser concebida universalmente para atender a maior quantidade de pessoas possível. O conceito de acessibilidade universal começa a ser

---

<sup>1</sup> O termo refere-se ao “outro” a partir da perspectiva do “eu”, ou seja, é a capacidade de se colocar no lugar do outro em uma relação interpessoal, com consideração, identificação e diálogo.

considerado nas novas normas através do conceito de desenho universal, que tem como sua maior marca o objetivo de igualar os sujeitos perante a sociedade, possibilitando o acesso dessas pessoas - com diversas características - ao mundo (FERNANDES; PINHEIRO, 2015). Assim, uma sociedade só se mostrará democrática quando demonstrar competência em atender às diferentes necessidades e particularidades de seus cidadãos.

É urgente que se tenha uma política pública que exija e fiscalize a aplicação desse vasto conjunto de leis e normas para que a cidadania seja garantida e supere o padrão assistencialista existente nas instituições que trabalham com a questão da deficiência. Na busca de uma nova política, o caminho a ser seguido é no sentido de dar às pessoas com deficiência e de altas habilidades equiparação de oportunidades e não amparo pontual.

A cidade de Fortaleza está repleta de exemplos de projetos realizados e locais que passaram por reformas estruturais na última década que ilustram a falta de sintonia entre normas e execução, demonstrando falhas na responsabilidade social em relação às pessoas com deficiência e com dificuldade de locomoção. vejamos alguns deles:

a) O caso do edifício Centro de Eventos do Ceará, projeto do escritório Nasser Hissa Arquitetos Associados com consultoria iniciada pelo Termo de Referência – Acessibilidade Física (Santiago e Lopes, 2008), além de Diagnóstico de Acessibilidade, de mesma autoria, contendo as indicações dos pontos que deveriam ser objeto de revisão no projeto, mostrando a importância e destacando ser indispensável a aplicação da legislação e das normas pertinentes ao tema.

No processo de desenvolvimento do projeto executivo, algumas modificações foram realizadas, inclusive nos banheiros e sanitários - espaço analisado. Apesar de o projeto ter passado por uma consultoria de acessibilidade, os sanitários e banheiros do edifício não proporcionam acessibilidade física plena a que se propõem. Em vários itens analisados - barras de apoio, altura bancada, vaso sanitário, layout, entre outros - se constata a que o uso dos sanitários por pessoas com deficiência física ou visual necessita ser feita com a ajuda de acompanhantes, dessa maneira, a autonomia do usuário não está completamente garantida.

b) Os Terminais de Ônibus (Terminal da Lagoa, da Parangaba, de Antônio Bezerra, do Papicu e de Messejana) - devido a fortes reclamações de usuários, bem como denúncias feitas ao Ministério Público, os terminais de ônibus de Fortaleza – e seus respectivos entornos - vêm recebendo, juntamente com reformas, obras de ajuste em relação à acessibilidade.

Os terminais analisados, apesar de terem passados por reformas estruturais recentes, não estão de acordo com o que a Norma estabelece. A ausência de acessibilidade universal nesses equipamentos - que são locais que conectam e fazem parte de rotas e, por isso, fundamentais para a mobilidade de todas as pessoas - prejudica, desencoraja e exclui essa população que necessita de boas condições do espaço para conseguirem se locomover e se orientar no espaço.

Itens como: ausência de rampas com inclinação correta; ausência de contraste na comunicação dos equipamentos; ausência de sinalização sonora; ausência de piso tátil direcional e de alerta; ausência de uma rota acessível e etc., são possíveis de serem encontrados em todos os terminais analisados. Esses itens são fundamentais para a autonomia e segurança de todas as pessoas.

c) A avenida Bezerra de Menezes passou por uma grande obra viária promovida pelo Programa de Transporte Urbano de Fortaleza (TRANSFOR) concluída em 2015. Apesar de a avenida apresentar vários recursos que auxiliam o caminhar das pessoas com deficiência e dificuldade de locomoção, como: sinalização sonora; piso tátil; rampas e etc., ainda existem algumas situações em que a acessibilidade é falha e, por isso, é capaz de barrar e prejudicar o acesso e circulação das pessoas.

O piso tátil direcional e de alerta, por exemplo, existe apenas na calçada de um lado da avenida e em alguns locais, o piso é aplicado de forma equivocada ou em relação a direção ou em relação ao contraste; o tempo semaforístico é muito curto para uma travessia confortável - principalmente, das pessoas com deficiência visual que necessitam de mais atenção nesta ação; existem placas de trânsito e elementos urbanos abaixo de 2,10m de altura; em alguns locais da calçada é visto um estreitamento que impede as pessoas com cadeira de rodas de passarem, dentre outros problemas.

d) A avenida Monsenhor Tabosa considerada um dos principais pontos turísticos de Fortaleza, conhecida como um dos maiores centros de compras e artesanato da cidade, recebendo visitantes de todas as partes do Brasil e do exterior, recentemente, foi contemplada com obras de acessibilidade.

Podemos dizer que a situação da avenida atende a muitos critérios de acessibilidade, porém, ainda são encontrados pontos considerados críticos em que a acessibilidade se encontra precária ou com mal posicionamento de elementos, como por exemplo, esferas de concreto que tem como finalidade proteger os pedestres do tráfego de carros, porém, seu mau posicionamento prejudica a travessia de pessoas com cadeira de rodas ou muletas, sendo um fator de risco para as pessoas com deficiência visual, pois em certos momentos, a bengala não consegue identificar esses elementos.

e) A avenida Beira Mar, também considerada um dos pontos turísticos mais importantes de Fortaleza, vem passando por reformas estruturais que apresenta melhorias significativas, como o piso antiderrapante, piso tátil em alguns locais do calçadão, iluminação pública etc., porém, o que foi observado é que mesmo com essas melhorias, ainda assim, a acessibilidade não é aplicada de forma plena e, isso pode ser constatado pela ausência de itens fundamentais para o acesso, como por exemplo, rampas para pessoas com cadeiras de rodas, piso tátil aplicado de forma equivocada em alguns locais e conflito e má sinalização relacionados a ciclofaixa e o espaço para pedestre.

Em alguns locais pode ser observada a ausência de sinalização tátil e comunicacional, assim como ausência de rampas de acesso ao calçadão, prejudicando e impedindo o uso universal do espaço público.

Visto a condição dos projetos executados ou que passaram por reformas recentes na cidade de Fortaleza, é possível questionar por que esses projetos não atendem as diretrizes das normas de acessibilidade e, ainda, como um país reconhecido internacionalmente por esse aporte normativo negligencia tais diretrizes? É possível questionar, também, sobre o caminho projetual dessas obras, desde seu planejamento à sua execução, em relação a como e se a acessibilidade está inserida desde o processo de criação e planejamento e, o porquê da execução - em muitos casos - ser diferente do que está projetado. Esses questionamentos podem servir para levantar inquietações e futuros estudos.

Consideramos, portanto, que é necessário mais atenção em todas as etapas de realização de um projeto ou reforma, desde o momento de projetar, de compatibilizar, de



executar a obra e de reparar falhas de projeto e/ou compatibilização de projeto/obra. A falta de fiscalização perante as normas da ABNT que trazem recomendações sobre o assunto, como é o caso da NBR 9050/2015 e NBR 16537/2016, acarreta uma série de problemas físicos que levam à exclusão social.

## CONSIDERAÇÕES

O social deveria ser o lugar onde todo o sujeito tivesse a possibilidade de inserção. Quando se discute o significado da inclusão, para determinados setores populacionais, na verdade se está discutindo algo que nem deveria estar em pauta. A sociedade, que por vezes aponta para diferenças e exclui pessoas, hoje tenta reparar os danos em um movimento que possibilita a inclusão. Existem opiniões que divergem em relação a essa luta, e por isso sem um trabalho de sensibilização social e conscientização do que é direito e do que é dever não será possível comportar um mundo mais humano.

A construção de uma política pública eficaz para pessoa com deficiência é uma oportunidade de se ter esse assunto em pauta, além de ser uma maneira de fomentar reflexões e ações que possam induzir a um questionamento permanente sobre os verdadeiros deveres do social de se criar espaços de humanização nas relações humanas. Desta forma, compreende-se que é dever do poder público conceder condições adequadas para que todas as pessoas, inclusive as com deficiência e mobilidade reduzida, possam se movimentar facilmente pelas ruas das cidades, nos espaços públicos ou coletivos, contribuindo para a inserção social, sobretudo para o desenvolvimento de uma vida saudável e de uma sociedade inclusiva.

## REFERÊNCIAS

BRADDOCK, David L.; PARISH, Susan L. *An institutional history of disability. Department of Disability and Human Development*, Universidade de Illinois: Chicago, 2000.

*Carta para o Terceiro Milênio*. Aprovada pela Assembléia Geral da *Rehabilitation International*. Londres, Inglaterra, 1999.

*Convenção Interamericana para a eliminação de todas as formas de discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência*. . Aprovada pelo Conselho Permanente da OE. Guatemala, 1999.

*Declaração de Caracas*. Caracas, 2001.

*Declaração de Washington*. Recuperado em 01/08/2013. [http://www.cvi.org.br/declaracao\\_wash.asp](http://www.cvi.org.br/declaracao_wash.asp). Washington, DC, EUA. 1999.

FERNANDES, Idília; PINHEIRO, Humberto. *O Desafio da Acessibilidade Universal Para as Políticas Públicas Contemporâneas*. Disponível. Maranhão, 2015 em: <<http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2015/pdfs/eixo8/o-desafio-da-acessibilidade-universal-para-as-politicas-publicas-contemporaneas.pdf>> Acesso em: 22 jan. 2017.

FILHO, Gildo. Construindo um itinerário histórico do Desenho Universal: a normatização nacional e internacional da acessibilidade. In: Sheila Walbe Ornstein. (Org.). *Desenho Universal: Caminhos da acessibilidade no Brasil*. São Paulo: Annablume, 2010, v. , p. 35-43.

MACE, Ronald; HARDIE, Graeme; PLACE, Jaine, Accessible environments toward Universal Design. In: PREISER, W.; VISCHER, J.C.; WHITE, E. T. (Eds.) *Design interventions: toward a more humane architecture*. New York: Van Nostrand Reinhold, 1991.

ORNSTEIN, Sheila; LOPES, Maria Elisabete; ALMEIDA, Adriana. Das Políticas Públicas à Prática Profissional e à Pesquisa de Avaliação de Desempenho Voltadas para o Desenho Universal. In: Sheila Walbe Ornstein. (Org.). *Desenho Universal: Caminhos da acessibilidade no Brasil*. São Paulo: Annablume, 2010, v. , p. 19-33.

SANTIAGO, Zilsa M. P. *Urbanismo Inclusivo como Meta no Novo Milênio*. In: Congreso Latino-americano de Sociologia – ALAS. Santiago, Chile, 2013.

SASSAKI, Romeu Kazumi. *Conceito de Acessibilidade*. Disponível em: < <https://bengalalegal.com/romeusassaky.php> > Acesso em: 17 jan. 2017.

SILVA, Idari Alves da. *Construindo a cidadania: uma análise introdutória sobre o direito à diferença*. Dissertação (Mestrado em História Social) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2002.