

## O direito dos cadeirantes a um ambiente acessível previsto na legislação em vigor aplicada em Manaus

Larissa Cristina Alves Rojas\*

**Sumário:** 1 Introdução. 2 Aspectos Gerais. 3 Princípios e direitos consagrados na Constituição Federal de 1988. 3.1 Princípio da igualdade/isonomia. 3.2 Liberdade de locomoção. 3.3 Princípio da Dignidade da Pessoa Humana. 3.4 Importância da acessibilidade para a vida dos cadeirantes. 4 Legislação pertinente ao direito de locomoção dos cadeirantes. 4.1 Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001). 4.2 Leis municipais. 5 Resultados e discussões. 5.1 Análise dos dados. 5.2 Resultados finais. 6 Conclusão. Referências.

**Resumo:** Vivemos um problema social em Manaus: a dificuldade de deslocamento dos cadeirantes. Comparou-se a compatibilidade do direito dos deficientes físicos, previsto na legislação em vigor, com as medidas governamentais tomadas na cidade de Manaus. A acessibilidade é o direito do cidadão, incluindo as pessoas portadoras de deficiência, em se locomover. A falta desta ocasiona a exclusão das oportunidades de progresso social, resultando na marginalização e segregação social. Entre os resultados obtidos, foi observado que cada vez mais a sociedade e o governo têm buscado a cooperação para atender ao direito fundamental de locomoção consagrado na CF/1988, mas existem muitos limitadores quanto à eficácia dessas normas os quais devem ser corrigidos, pois todas as edificações da cidade

---

\*Estudante do 9º período de Direito na Universidade Federal do Amazonas- UFAM.

de Manaus devem estar em conformidade com o Plano Diretor, que determina diretrizes para orientar as obras que venham a surgir. Logo, urge-se tomar medidas eficazes a fim de solucionar a questão da acessibilidade, e então ela possa funcionar como um instrumento de desenvolvimento da sociedade onde todos indistintamente usufruam dos seus direitos inerentes.

**Palavras-chave:** Cadeirantes. Acessibilidade. Plano Diretor.

## 1 Introdução

Podemos dizer que a acessibilidade é o direito do cidadão e óbvio que incluindo as pessoas portadoras de deficiência em se locomover. O direito de locomoção vem consagrado no art.5º, inciso XV, da Constituição Federal como um dos seus direitos fundamentais.

Essa garantia constitucional é protegida tanto por leis que visam a resguardar e facilitar a vida dos deficientes físicos quanto pela Constituição de 1988, entretanto a eficácia social desses direitos tem sido questionada pelas autoridades e pela sociedade.

De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2010) –, existem 24,5 milhões de pessoas com incapacidade ou deficiência, correspondendo a 14,5% da população brasileira, dos quais 4,1% possuem alguma deficiência

física. Logo, cada vez mais é expressiva a porcentagem dessa parcela da população, sendo necessários estudos e adequações dos estabelecimentos para os cadeirantes.

A acessibilidade é uma questão controversa que, se por um lado envolve direitos dos deficientes físicos, de outro há o dever em conjunto da sociedade com o governo promovendo e contribuindo para manter os ambientes acessíveis. Assim, aqueles que necessitam integralmente dessas estruturas, poderão usufruí-las a fim de que tenham uma vida mais sociável, não sendo impedidos de realizar suas atividades diárias.

Dessa forma, apresentam-se as barreiras arquitetônicas, como espaços intransponíveis do mundo civilizado que causam inúmeros transtornos aos cadeirantes, demonstrando que, por menor que nos pareça ser o obstáculo, ele terá maiores proporções para aqueles que dependem completamente da infraestrutura física de ambientes para se locomover, sob pena de serem privados do exercício dos seus direitos como cidadão.

Além dessas barreiras, há igualmente a barreira de rejeição social, que impede os deficientes do exercício dos seus direitos por meio de constrangimento e preconceito sofridos constantemente, impedindo-os de se desenvolver dentro de seus limites.

Sob esse prisma, a acessibilidade é de grande importância para toda a sociedade, e está relacionada com as adequadas condições de mobilidade e a oportunidade de acesso oferecida aos indivíduos, abrangendo tanto pessoas com deficiência quanto a população em geral.

O Princípio da Dignidade da Pessoa Humana assim como o Princípio da Isonomia, que diz serem todos iguais perante à lei, sem distinção de qualquer natureza, somente ratificam o direito dos cadeirantes a se locomoverem, sem restrições, nos espaços urbanos.

Em razão da carência de ambientes acessíveis, algumas cidades como Manaus precisam de um tratamento mais cauteloso para adequá-las à acessibilidade. Além disso, o tema torna-se ainda mais relevante tendo em vista que se trata da capital do Estado do Amazonas e uma das sedes para a Copa do Mundo de 2014.

Logo, a socialização dessa parcela da população é urgente, sendo imprescindível o confronto do tema com os reais obstáculos pelos quais as pessoas portadoras de deficiência física passam diariamente, já que todo o cidadão, teoricamente, deveria usufruir do direito de locomoção.

## **2 Aspectos gerais**

De acordo com Flávia Piva Almeida Leite:

A Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão de 1789 foi o primeiro documento a formalizar a idéia jurídica de igualdade e, posteriormente, elevada a preceito constitucional quando da sua incorporação à Constituição Francesa de 1791. Depois disso o princípio da igualdade foi positivado nas Constituições modernas (LEITE, 2003, p.2319-2339).

Para Jorge Miranda:

Pensar em igualdade é pensar em justiça na linha da análise aristotélica, retomada pela escolástica e todas as correntes posteriores, de Hobbes e Rousseau a Marx e Rawls; é redefinir as relações entre pessoas e entre normas jurídicas; é indagar da lei e da generalidade da lei. (MIRANDA, 2000, p.40-42)

Com a Constituição de 1988, houve uma transição democrática em nosso país com a redefinição e institucionalização dos direitos humanos, banindo do nosso ordenamento jurídico o regime militar que perdurou de 1964 a 1985. (LEITE, 2003, p.2319-2339)

A Constituição Federal de 1988 assegura o direito dos cadeirantes a um ambiente acessível, através de alguns dispositivos como observa José Afonso da Silva que disserta sobre o novo ordenamento inaugurado com a Constituição atual, onde foi introduzido um novo conceito de igualdade:

As Constituições só tem reconhecido a igualdade no seu sentido jurídico-formal; 'igualdade perante a lei'. A Constituição de 1988 abre o capítulo de direitos individuais com o princípio de que 'todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza' (art.5º, 'caput'). Reforça o princípio com muitas outras normas sobre a igualdade ou buscando a igualização dos desiguais pela outorga de direitos sociais substanciais. Assim é que, já no mesmo art. 5º,I, declara que 'homens e mulheres são iguais em direitos e obrigações'. Depois, no artigo 7º, XXX e XXXI, vêm regras de igualdade material, regras que proíbem distinções fundamentais em certos fatores, ao vedarem 'diferenças de

salários, de exercício de funções e critérios de admissão por motivo de sexo, idade, cor ou estado civil' e qualquer discriminação no 'tocante a salários e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência'. A previsão, ainda que programática, de que a República Federativa do Brasil tem como um de seus objetivos fundamentais 'reduzir as desigualdades sociais e regionais' (artigo 3º, III), veemente repulsa a qualquer forma de discriminação (art. 3º,IV), a universalização da seguridade social, a garantia ao direito à saúde, a educação baseada em princípios democráticos e de igualdade de condições para o acesso e permanência na escola, enfim, a preocupação com a justiça social com objetivo das ordens econômica e social ( art.170,193,196 e 205) constituem reais promessa da igualdade material.(SILVA, 2006, p.211-212)

Conforme o pensamento de Flávia Piva Almeida:

A questão da acessibilidade é fundamental, pois sem ela a pessoa é privada de usufruir dos demais direitos fundamentais que lhe são conferidos, como cidadão: direito à educação, à saúde, ao trabalho, ao lazer e outros. A acessibilidade funciona como instrumento, meio para utilização desses outros direitos. (ALMEIDA, 2003, p.2319-2339)

Afirma ainda a autora quanto às conseqüências da privação do direito à acessibilidade:

Essa garantia de acesso deve ser total e atingir a todos os cidadãos. Se ela é negada às pessoas portadoras de deficiência, criam-se obstáculos para a vida social desse grupo, dando espaço para sua marginalização e segregação espacial. (ALMEIDA, 2003, p. 2319-2339)

### **3 Princípios e direitos consagrados na Constituição e direitos consagrados na Constituição e direitos consagrados na Constituição Federal de 1988**

#### **3.1 Princípio da igualdade/isonomia**

Consiste em tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na medida de sua desigualdade.

Tal igualdade se subdivide em formal e material, a primeira é aquela expressa na Constituição que prevê a igualdade de todos, enquanto a segunda providencia mecanismos que garantam a isonomia de todas as pessoas. O artigo 7º, incisos XXX e XXXI da Constituição Federal de 1988 traz regras de igualdade material, ao vedarem diferenças de salários, de exercício de funções e critérios de admissão por motivo de sexo, idade, cor ou estado civil e qualquer discriminação no tocante a salários e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência.

Quanto à igualdade prevista na CRFB/88, aponta o renomado professor José Afonso da Silva (2006) no livro “Curso de Direito Constitucional Positivo”, as inconstitucionalidades das discriminações não autorizadas pela Constituição que são duas: uma consiste em outorgar benefício legítimo a pessoas ou grupos, discriminando-os favoravelmente em detrimento de outras pessoas ou grupos em igual situação; a outra forma revela-se em se impor obrigação, dever, ônus, sanção ou qualquer sacrifício a pessoas ou grupos de pessoas, discriminando-as em face de outros na mesma situação que, assim, permaneceram em condições mais favoráveis.

O autor Alexandre de Moraes faz algumas considerações sobre o princípio da igualdade:

A Constituição Federal de 1988 adotou o princípio da igualdade de direitos, prevendo a igualdade de aptidão, uma igualdade de possibilidades virtuais, ou seja, todos os cidadãos têm direito de tratamento idêntico pela lei, em consonância com os critérios albergados pelo ordenamento jurídico. Dessa forma, o que se veda são as diferenciações arbitrárias, as discriminações absurdas, pois, o tratamento desigual dos casos desiguais, na medida em que se desiguam, é exigência tradicional do próprio conceito de Justiça, pois o que realmente protege são certas finalidades, somente se tendo pro lesado o princípio constitucional quando o elemento discriminador não se encontra a serviço de uma finalidade acolhida pelo Direito, sem que se esqueça, porém, como ressalvado por Fábio Konder Comparato, que as chamadas liberdades materiais têm por objetivo a igualdade de condições sociais, meta a ser alcançada, não só por meio de leis, mas também pela aplicação de políticas ou programas de ação estatal.

Importante, igualmente, apontar a tríplice finalidade limitadora do princípio da igualdade – limitação ao legislador, ao intérprete e ao particular. O legislador, no exercício de sua função constitucional de edição normativa, não poderá afastar-se do princípio da igualdade, sob pena de flagrante inconstitucionalidade. Assim, normas que criem diferenciações abusivas, arbitrárias, sem qualquer finalidade lícita, serão incompatíveis com a Constituição Federal.

O intérprete não poderá aplicar as leis e atos normativos aos casos concretos de forma a criar ou aumentar desigualdades arbitrárias. Ressalta-se que, em especial o Poder Judiciário, no exercício de sua função jurisdicional de dizer o direito ao caso concreto, deverá utilizar os mecanismos constitucionais no sentido de dar uma interpretação única e igualitária às normas jurídicas.

Finalmente, o particular não poderá pautar-se por condutas discriminatórias, preconceituosas ou racistas, sob pena de responsabilidade civil e penal, nos termos da legislação em vigor. (MORAES, 2008, p. 31-33).

### **3.2 Liberdade de locomoção**

A liberdade da pessoa física se expressa por meio da possibilidade jurídica reconhecida a todas as pessoas de serem senhoras de sua própria vontade e de se locomoverem desembaraçadamente dentro do território nacional.

Esse direito, previsto na Constituição de 1988, está consagrado no inciso XV do art. 5º:

“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;”

O direito de circular consiste na faculdade de se deslocar de um ponto a outro através de uma via pública ou afetada ao uso público.

De acordo com o professor José Afonso da Silva:

Isso quer dizer que, independentemente do meio através do qual se circula por uma via pública, o transeunte terá um direito de passagem e de deslocamento por ela, por constituir esta forma de deslocamento a manifestação primária e elementar do direito de uso de uma via afetada. Em conseqüência, a menos que circunstâncias especiais o obriguem ( a ruína iminente de um edifício), a Administração não poderá legalmente impedir esta utilização, sempre deixando a salvo o direito dos confinantes.(SILVA, 2006, p. 239).

A acessibilidade e o direito de locomoção são conceitos que se integram, uma vez que aquele, apesar de ser uma abordagem atual, trata do direito conferido a todos os membros da sociedade (efeito *erga omnes*) de exercerem a sua locomoção.

### 3.3 Princípio da dignidade da pessoa humana

Assim dispõe o artigo 1º da Constituição Federal de 1988:

A República Federativa do Brasil, formada pela união indissolúvel dos Estados e municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito e tem como fundamentos:

(...)

III- a dignidade da pessoa humana.

A dignidade humana está inserida no conceito de qualidade de vida, pois este é mais amplo que aquela, exigindo outros requisitos básicos para que seja atingido: saúde, moradia, lazer, trabalho, educação entre outros.

Portanto, a qualidade de vida no ordenamento jurídico brasileiro apresenta esses dois aspectos concomitantes: o de nível de vida material e o do bem estar-físico e espiritual. Uma sadia qualidade de vida abrange esta globalidade, acatando o fato de que um mínimo material é sempre necessário para o deleite espiritual.

O direito econômico (artigo 170, caput) e o ambiental (artigo 225, caput) se interceptam na expressão *qualidade de vida*.

Apresentando os seguintes enunciados:

Art.170 A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social. (...)

Art. 225 Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

No livro Curso de Direito Constitucional se aproximam os conceitos de direitos humanos e dignidade da pessoa humana.

No Brasil, igualmente, é significativo o esforço pela concretização desse princípio, tanto no plano legislativo quanto jurisprudencial e doutrinário, em que pesem, nunca é demais insistir, as nossas crônicas dificuldades materiais e socioculturais para tornar efetivo o respeito à dignidade da pessoa humana. Nesse contexto, merecem registro, pelo seu relevo, os §§ 3º e 4º, introduzidos no art. 5º da Constituição, pela Emenda Constitucional n. 45, de 2004, os quais transcrevemos a seguir porque representam um salto qualitativo no nosso instrumentário jurídico de proteção aos direitos humanos, em geral, e à dignidade da pessoa em particular.

Art. 5º (...)

§ 3º Os tratados e convenções internacionais sobre direitos humanos que forem aprovados, em cada Casa do Congresso Nacional, em dois turnos, por três quintos dos votos dos respectivos membros, serão equivalentes às emendas constitucionais.

§4º O Brasil se submete à jurisdição do Tribunal Penal Internacional a cuja criação tenha manifestado adesão. (MENDES; COELHO; BRANCO, 2009, p.172)

### **3.4 A importância da acessibilidade para a vida dos cadeirantes**

Nos Estados Democráticos Modernos, as pessoas portadoras de deficiência têm proteção garantida por lei que visa à inclusão nos mais variados segmentos sociais, seja na acessibilidade, na educação, seja no mercado de trabalho, dentre outros.

Pode-se afirmar que o objetivo da acessibilidade é permitir um ganho de autonomia e de mobilidade a um número maior de pessoas, até mesmo àquelas que tenham reduzida a sua mobilidade ou dificuldade em se comunicar, para que usufruam dos espaços com mais segurança, confiança e comodidade.

Para muitos arquitetos, oferecer condição de acesso é eliminar qualquer desnível que possa existir no decorrer no percurso. Logo, todo piso deve ter superfície regular, firme, estável, antiderrapante e que não provoque trepidações. Além disso, é importante que os capachos sejam embutidos no piso e os tapetes ou forrações tenham suas bordas firmemente fixadas. Caso contrário, simplesmente devem ser eliminados esses objetos.

O Programa de Ação Mundial para Pessoas com Deficiência tratou dos obstáculos que os cadeirantes enfrentam para exercitar seu direito de locomoção:

Uma das principais consequências que as barreiras sociais podem ocasionar ao indivíduo é o impedimento – situação desvantajosa para um determinado indivíduo, em consequência de uma deficiência ou de uma incapacidade, que limita ou impede o desempenho de um papel que é normal em seu caso (em função de idade, sexo e fatores sociais e culturais) (...) O impedimento está em função da relação entre as pessoas incapacitadas e seu ambiente. (...) Essa relação ocorre quando essas pessoas enfrentam barreiras culturais, física ou sociais que as impedem de ter acesso aos diversos sistemas da sociedade à disposição dos demais cidadãos. O impedimento é, portanto, a perda ou a limitação das oportunidades de participar na vida da comunidade na igualdade de condições com os demais.

Equiparação de oportunidades é o processo mediante o qual o sistema geral da sociedade – como o meio físico e cultural, moradia e transporte, serviços sociais e de saúde, oportunidade de educação e de trabalho, vida cultural e social, inclusive instalações desportivas e de lazer – se torna acessível a todos.(CUNHA, 1996).

Deste modo, constata-se que o impedimento está no ambiente e nas barreiras criadas nele que impedem a pessoa deficiente física de deter isonomia de possibilidades e igualdade de direitos.

#### **4 Legislação pertinente ao direito de locomoção ao direito de locomoção dos cadeirantes**

A Constituição Federal de 1988 através dos artigos 227 e 244 garante a acessibilidade às cidades, às edificações e

aos transportes. O § 2º do art.227 da Constituição federal assim dispõe: “A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.”

O art.244 da Carta Política de 1988 complementa afirmando que: “A lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência, conforme o disposto no Art. 227, § 2º.”

Em dezembro de 2004, foi publicado o Decreto nº 5.296, que regulamenta a Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000. Esta, por sua vez, dá prioridade de atendimento às pessoas portadoras de deficiência, aos idosos, às gestantes, às lactantes e às pessoas acompanhadas por crianças de colo. Por outro lado, a Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que pode ser considerada o Estatuto de Acessibilidade, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. O conceito de acessibilidade adotado pela referida lei é amplo e envolve um macrossistema, desde via de acesso, calçada, terminal, veículo, até capacitação de pessoal.

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) deu mais um passo em atendimento ao disposto no Decreto nº 5296, de 2 de dezembro de 2004, que trata da promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Através da publicação da norma ABNT

NBR 15570/2009, que possui especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas destinados para o transporte coletivo de passageiros, foram estabelecidos os requisitos básicos para que a indústria possa construir os novos veículos destinados ao transporte público coletivo urbano de passageiros com atributos de segurança, conforto e acessibilidade.

A norma ABNT NBR 15570/2009 passa a abranger veículos como os miniônibus, ônibus articulados e biarticulados, que são uma realidade em muitos sistemas de transporte no país, além disso, os veículos com o conceito “Piso Baixo”, ou seja, aqueles que possuem o piso interno rebaixado para possibilitar o acesso sem barreiras físicas para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

O autor José Nilo de Castro trata em sua obra “Direito Municipal Positivo” a relação da cidade com o cidadão objetivando promover ambientes acessíveis a todos:

A cidade e o cidadão têm uma interação sensível e sentida. A cidade reage à medida da provocação do cidadão pela força de seus princípios informadores, que são os da centralidade e da diversidade. Informa a cidade o princípio da centralidade, porque é a cidade o centro de tudo, centro administrativo, centro político, centro religioso, centro econômico-financeiro, centro cultural. Há seguramente aí uma força centrípeta irresistível. A informar a cidade está o princípio da diversidade, porque nela se situa e se desenvolve pluralidade de raças e de etnias, de profissões e de religiões, de culturas e de troca de informações. São duas forças das entranhas da cidade, a centralidade e a diversidade.

O cidadão etimologicamente provém do latim (*cives, civis*, raiz comum de cidade – *civitas, civitatis*, assim como urbano provém de *urbis, urbis*, que quer dizer também cidade, formando o urbanismo, ciência da cidade).

O texto Constitucional, no art. 29, XII, estatui, como um dos preceitos que integram a Lei Orgânica do Município, a “cooperação das associações representativas no planejamento municipal”. Cooperação é princípio de participação e participação é solidariedade e integração. Participar é fazer com, e integrar é fazer com todos. Ao planejador municipal incumbe plantar o pé na realidade da cidade e do mercado, de modo a tornar a moradia possível para o maior número de famílias. É a moradia um direito social (art. 5º, XI, 6º, 7º, IV, 23, IX e 183 da CR). Ao planejador municipal lhe incube igualmente disponibilizar trabalho (convivência harmônica entre atividade e o local), dispor sobre a circulação urbana (art. 5º, XV da CR e Lei n. 9.503, de 23.09.1997, Código de Trânsito Brasileiro), e sobre as áreas de lazer e de recreação (art. 6º da CR), e tais funções sociais da cidade têm seus desdobramentos em todas as políticas públicas municipais. Impõe-se continuar neste processo de transformação e de renovação urbana. Continuidade é vida.

Extrai-se aqui a presença do novo princípio do Estado Democrático de Direito (art. 1º, CR). O princípio da cooperação, da participação e da solidariedade. O plano diretor qualifica-se como ancoradouro instrumental da participação e da solidariedade no espaço urbano. Prestigia-se normativamente a colaboração com os particulares. É a grande mensagem da atual Constituição, que, por várias vezes, se refere à participação (arts. 1º, 23, parágrafo único, 29, XII, 174, 194, 195 e 198, III), sendo que na legislação infraconstitucional destaca-se

este princípio (art. 3º da lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e o Decreto-lei n. 200/67, art. 10 §1º, b). (CASTRO, 2010, p. 377-403)

Segundo a Organização das Nações Unidas (ONU), o mundo abriga perto de 650 milhões de portadores de deficiências, a maioria deles vivendo em países em desenvolvimento.

Observa-se diante do exposto que a Constituição Brasileira assegura o direito de todo cidadão de “ir e vir” livremente, no entanto todo dia o portador de deficiência física tem que superar inúmeros obstáculos como calçadas em péssimas condições, falta de guias rebaixadas, inadequação de lojas e restaurantes, transporte deficiente, ensino profissional precário, preconceito, diversas barreiras em prédios comerciais e públicos. Por isso, na prática essa condição não é tão simples para pessoas com mobilidade reduzida, como os portadores de deficiência.

#### **4.1 Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001)**

- Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

O Estatuto da Cidade é uma Lei Federal (10.257/01) que regulamentou e desenvolveu o capítulo “Da Política Urbana” na Constituição Federal (artigos 182 e 183), estabelecendo como deverá ser elaborada a política urbana em todo o país e os instrumentos para sua concretização, conforme art. 4º da lei mencionada:

Art. 4º Para os fins desta Lei, serão utilizados, entre outros instrumentos:

I- planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de desenvolvimento econômico e social;

II- planejamento das regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões;

III- planejamento municipal, em especial:

a) plano diretor;

O capítulo III, “Do Plano Diretor”, da Lei 10.257/2001, traz especificamente normas que regulamentam a gestão dessa atividade, tendo abrangência e aplicabilidade nacional, já que tal lei tem natureza federal, compreendidos nos artigos 39 ao 42.

A lei que institui o Plano Diretor foi essencial para criação de uma estrutura no nível nacional que possibilitasse as cidades expressivas (com mais de 20.000 habitantes) a adotarem posteriormente essa política social.

Portanto, o Plano Diretor deve estar em conformidade obrigatoriamente com a Constituição Federal, que é a Lei máxima no ordenamento jurídico, e com a Lei 10.257/2001, também conhecida Estatuto da Cidade, pois foi esta quem autorizou, desde sua entrada em vigor, as cidades a possuírem leis municipais que determinam a estrutura urbana de cada região.

#### **4.2 Leis municipais**

- Lei nº 552, de 10 de julho de 2000

Torna obrigatória a instalação de rampas ou elevadores para acesso de deficientes físicos às escolas municipais pelo Município de Manaus.

- Lei nº 671, de 4 de novembro de 2002

A Lei nº 671/2002 regulamenta o Plano Diretor Urbano e Ambiental, estabelece diretrizes para o desenvolvimento da Cidade de Manaus e dá outras providências relativas ao planejamento e à gestão do território do Município.

Trata-se de uma lei municipal que estabelece diretrizes para a adequada ocupação do município. Nela é determinado o que pode e o que não pode ser feito na nossa cidade, em se tratando de atividades e empreendimentos a serem realizados, está em conformidade com o §1º do art.182 da Constituição Federal e no Estatuto da cidade. O artigo 182 §1º da CF/1988 estabelece que: “Art.182. §1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.”

Alguns artigos da lei supramencionada, que estão inseridos no âmbito da discussão do tema, são:

Art. 22. Constituem-se programas da Estratégia de Mobilidade em Manaus:

(...)

II - Programa de Melhoria da Circulação e Acessibilidade Urbana, para a qualificação dos logradouros públicos e o ordenamento dos sistemas operacionais de tráfego, mediante:

e) ampliação da acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências, com a implantação de rampas nas travessias de pedestres e comunicação visual e sonora, reportando-se

às exigências das normas técnicas brasileiras específicas.

Art. 122. São componentes do Plano Integrado de Transporte:

(...)

VII - normas para qualificação dos espaços públicos que incluam as demandas dos portadores de necessidades especiais.

Pode-se observar que a referida Lei traz no capítulo IV, “Da Mobilidade em Manaus”, nos artigos 19 a 23, normas que protegem e asseguram o direito dos deficientes físicos em geral a um ambiente acessível. Um tópico que não poderia faltar, já que essa lei foi elaborada com o objetivo de organizar a estrutura urbana por meio da cooperação da sociedade com o Estado.

O artigo 19 da lei trata dos objetivos gerais e específicos da estratégia da mobilidade em Manaus. O objetivo geral é melhorar tal estrutura de forma a atender às necessidades da população em todo território nacional e os objetivos específicos são: otimizar as redes de circulação viária e capacitá-las; ampliar os serviços de transporte e proporcionar a integração entre os diferentes locais.

O artigo 20 apresenta as diretrizes de estratégia de mobilidade em Manaus, informando que as vias devem ser acessíveis aos pedestres. No artigo 21, é dado um prazo de 5 anos para recuperação dos espaços públicos de mobilidade que estejam indevidamente ocupados por equipamentos de empresas prestadoras de serviços de energia elétrica, abastecimento de água e tratamento de esgoto, telefonia e outros. No artigo 22,

são enumerados os programas de estratégia de Mobilidade em Manaus. No artigo 23, é determinado que o Poder Executivo Municipal providencie medidas complementares às ações do governo federal e estadual com relação às rodovias BR-174 e AM-10.

- Lei Municipal nº 673, de 04 de novembro de 2002  
Institui o Código de Obras e Edificações do Município de Manaus no Estado do Amazonas.

Dispositivos pertinentes, *in verbis*:

Art. 3º - Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes gerais que norteiam a redação e a aplicação deste Código:

III - garantia de boas condições de acessibilidade, circulação e utilização das edificações de uso público, principalmente por cidadãos com necessidades especiais;

Art. 48 - Toda edificação de uso público deverá assegurar condições de acesso, circulação e uso por pessoas portadoras de necessidades especiais, conforme disposições estabelecidas neste Código e na Norma Técnica Brasileira específica.

- Lei nº 674, de 04 de novembro de 2002  
Relativa ao Licenciamento e Fiscalização de Atividades em Estabelecimentos e Logradouros, que integram o Conjunto de Posturas do Município de Manaus.

Dispositivos pertinentes, *in verbis*:

“Art. 44. Os logradouros públicos deverão atender à normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida, nos termos definidos pelas normas técnicas federais.

(...)

Art. 48 - Toda edificação de uso público deverá assegurar condições de acesso, circulação e uso por pessoas portadoras de necessidades especiais, conforme disposições estabelecidas neste Código e na Norma Técnica Brasileira específica”

- Lei Municipal nº 949, de 10 de março de 2006  
Dispõe sobre Diretrizes do Sistema de Bilhetagem e Direitos dos Usuários dos Transportes Coletivos de Manaus.

Nos seus artigos 33 e 34, a norma prevê mecanismos de acessibilidade para os deficientes físicos em transportes coletivos:

Art. 33 A entrada dos portadores de necessidades especiais será pela porta dianteira, reservadas a estes as poltronas mais próximas aos motoristas, os quais, junto com cobradores, serão responsáveis pelo cumprimento dessas garantias.

Art. 34 A Prefeitura deverá, obrigatoriamente, dar publicidade a esses direitos no interior dos ônibus, através de placas e adesivos.

## **5 Resultados e discussões**

### **5.1 Análise dos dados**

Especificamente no que se refere às pessoas com deficiência, de acordo com dados da Organização Mundial de Saúde (OMS), em todo o planeta são aproximadamente 650 milhões de pessoas que possuem algum tipo de deficiência. Só no Brasil, segundo o Censo 2000 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), essa parcela representa 14,5% dos brasileiros, ou quase 30 milhões de habitantes.

Em reunião no dia 18 de maio de 2011, o Conselho Estadual do Amazonas e o Conselho Municipal de Manaus encontraram-se com o Conede para discutir a versão preliminar do Plano Diretor da Campanha da Acessibilidade. O encontro do Conede/AM, realizado em parceria com o CMPDP/Manaus, teve como principal reivindicação a melhoria do transporte aquaviário no Estado. De acordo com os participantes da Reunião Ampliada, as propostas da Copa do Mundo de 2014 não contemplaram adequadamente o conceito de transporte aquaviário, que necessita de adaptação urgente de suas embarcações, observando o *layout* interno, e da estrutura dos portos de embarque e desembarque, utilizando-se inclusive de mecanismos de elevadores de rampa.

Em reportagem feita pelo jornal “A Crítica”, no dia 1º de Abril de 2010, foi esclarecido que apenas 4,7% (62 veículos) dos ônibus de toda frota circulando na cidade de Manaus (1295 veículos) estavam adaptados ou construídos para transportar cadeirantes, dessa forma uma das condições para a realização da Copa de 2014 na região é a adoção pelos estádios de normas

de acessibilidade para portadores de deficiência, que incluem a construção de rampas em todos setores, sanitários adaptados e serviços de apoio, um portão de entrada exclusivo com acesso a uma área adaptada.

Concluiu-se que a cidade de Manaus apresenta obstáculos à locomoção dos cadeirantes, partindo da premissa de que o dito problema social existe, sendo este visível e de conhecimento de todos. Os dados expostos demonstram a urgência de medidas governamentais, já que a cidade será uma das sedes da Copa de 2014, assim como é um direito inserido na CF/1988 que deve ter eficácia social.

## **5.2 Resultados finais**

No estudo comparado do direito de locomoção e a realidade social vigente em Manaus, observou-se a existência de limitadores quanto à aplicabilidade das normas referentes à acessibilidade que dificultaram a difusão de tais normas na vida cotidiana da sociedade como por exemplo: escadas, elevadores inadequados, portas estreitas, falta ou defeito de rampas, esgoto sem tampa, não há rampas nas faixas de travessia, estacionamentos inadequados, paradas de ônibus sem a estrutura necessária, nos entornos de hospitais e postos de saúde detectaram-se muitas barreiras arquitetônicas, como lixeiras nas calçadas, escadas desnecessárias e falta de estacionamento adequado.

Logo, a estrutura da cidade deveria na prática facilitar o acesso dos cadeirantes aos ambientes públicos, no entanto esses impedimentos frequentes estão presentes tanto em prédios

históricos, que são fontes culturais e turísticas na cidade, como também tal erro se estende até construções atuais que não seguem o modelo de acessibilidade.

Apontamos, também, que em alguns lugares, como o centro da cidade, a estrutura para receber cadeirantes está mais bem amparada por políticas governamentais, mas todos devem usufruir do direito de locomoção. Logo, tais medidas precisam atender a cidade de maneira uniforme, tanto em áreas privilegiadas quanto em regiões mais afastadas e de difícil acesso.

Buscando promover a acessibilidade para todos, urge-se investimentos em obras concretas que sejam destinadas para esse fim, assim como é necessária a cooperação e consciência de todos para preservar as construções, utilizando-se-as de forma a não deteriorá-las.

Como sugestões para a melhoria da condição de vida dos deficientes físicos podemos elencar alguns tópicos: espaços adequados reservados, por exemplo, em salas de cinema e estádios, assim tais espaços garantirão lugares próximos para o deficiente e seu acompanhante; os telefones deverão atender os requisitos de acessibilidade, permitindo a sua utilização por pessoas com deficiência física e sensorial auditiva parcial. Sempre que houver um conjunto de telefones de uso público, urge que pelo menos um deles atenda às condições dessas pessoas; os sanitários precisam de bacia adaptada na lateral e no fundo com barras com apoio e transferência, o assento estando a uma altura de 0,46 m do piso. O boxe tem de permitir ao deficiente a transferência frontal e lateral para a bacia sanitária e a porta do boxe, para o conforto dele, será aberta para fora.

Levando em consideração a obrigação de adotar tais atitudes pelo governo e por outro lado o gasto que ocasionará aos cofres públicos, recomenda-se que se dê preferência aos lugares em que essas medidas provoquem maiores prejuízos e afetem diretamente a vida dos moradores e pessoas que geralmente circulam nesses espaços urbanos. Apesar de se dar ênfase aos trabalhos do governo que agem justamente na urbanização e estrutura da cidade, não é retirada a responsabilidade e o dever de toda pessoa física e jurídica proprietária de imóveis da adequação desses lugares com as normas que tratam da acessibilidade e o Plano Diretor da Cidade.

Então, a proposta como alternativa para as barreiras quanto à aplicabilidade das normas de acessibilidade se insere no próprio conceito de igualdade que seria tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na medida de sua desigualdade; assim no que se refere ao transporte coletivo, seriam contratados empresas privadas que atenderiam exclusivamente a demanda de cadeirantes, na cidade de Manaus, em paralelo com o sistema de ônibus para toda a população. Por conseguinte, o deficiente físico teria uma segunda opção, além do transporte coletivo, que seria especializado com toda a estrutura necessária para recebê-los. Pois, por mais que os ônibus tenham os equipamentos para os portadores de necessidades especiais, mesmo assim eles são destratados por causa da arrogância e impaciência daqueles que utilizam do mesmo transporte.

Conforme expõe acerca do plano Diretor, o autor José Nilo de Castro afirma que:

Papel importantíssimo dentro desse contexto desempenha o Município. Prescreve o art.182 da CF que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público Municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções da cidade e garantir o bem estar de seus habitantes.

No § 1º do precitado artigo 182 da CR se prescreve que o plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais 20 mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

O § 2º dispõe que a propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências sociais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

O plano diretor, compreendendo a zona urbana, de expansão urbana e urbanização específica, é o conjunto de normas legais e diretrizes técnicas para o desenvolvimento global do município. Do Município todo, porque, segundo o § 2º do art.40 da Lei n. 10.257/2001 “o plano diretor deverá englobar o território do município como um todo”, inclusive a rural. Tem sentido a disposição normativa de abrangência total do território do Município, porque o plano diretor está compreendido no planejamento municipal (art. 4º, III, a, do Estatuto da Cidade). (CASTRO, 2010, p. 377-403)

Quanto ao processo de elaboração do Plano Diretor de Manaus, inicialmente, será consultada a população e os dados

coletados tanto nos questionários como nas audiências públicas vão contribuir com o novo Plano Diretor.

Com um instrumento renovado e atualizado em relação às características mais recentes da cidade, tudo isso vai para o papel em forma de anteprojeto de lei, sendo encaminhado à Câmara Municipal de Manaus (CMM) para mais debates populares.

O aval final da população e dos vereadores permite que o prefeito de Manaus sancione o Plano Diretor que deve valer para os próximos 10 anos.

## **6 Conclusão**

A Constituição Federal de 1988, como visto através de alguns dispositivos, assegura a proteção de direitos não somente dos cadeirantes, como também de outros grupos que porventura sejam excluídos da sociedade.

Sabe-se que as Constituições anteriores enfatizavam apenas a igualdade formal, deixando um grande vazio para a efetivação desses direitos, todavia a CFRB/1988 inovou no ordenamento jurídico consagrando por meio da letra da norma a igualdade material, o que representou um grande avanço democrático.

Ocorre que a acessibilidade somente será alcançada através da cooperação da sociedade juntamente com o governo. Portanto, para garantir a igualdade às pessoas portadoras de deficiência e aplicar o princípio da não-discriminação, não basta criar leis que venham garantir uma situação isonômica frente às demais pessoas. Deve-se implantar políticas compensatórias

capazes de inserir e incluir essas pessoas dentro do cenário mundial.

Tomar medidas quanto à questão da acessibilidade é um dever coletivo e de cidadania, visto que existem cerca de 24,5 milhões de portadores de deficiência no Brasil, um número bastante expressivo que não pode ser ignorado, pois grande parte dessas pessoas têm uma vida ativa, trabalham e estudam e, por isso, precisam se movimentar pelas cidades. Logo, os deficientes anseiam pela igualdade, querem ser considerados integrantes úteis da comunidade em que vivem, sem serem estigmatizados pela sua diferença.

A falta de acesso dificulta a participação dos cadeirantes e conseqüentemente reduz a condição de cidadania de cada um, limitando a possibilidade de uma maior convivência social. Assim, num ciclo vicioso, as pessoas com necessidades especiais se isolam e a sociedade não convive com as diferenças no dia-dia, fazendo com que tenha uma separação nítida de grupos sociais.

Muitas empresas e estabelecimentos do País ainda não se adaptaram aos parâmetros e critérios de acessibilidade estabelecidos pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). Frequentemente, alegam dificuldades financeiras ou mesmo falta de demanda do público com deficiência. Mas lei é para ser cumprida. E o fato é que, nos últimos anos, a legislação brasileira evoluiu muito quanto à questão, com quase todos os pontos cruciais para a garantia da acessibilidade contemplados pelos poderes Executivo e Legislativo. Algumas leis são mais conhecidas, como a de Cotas, que determina a contratação, por empresas com mais de 100 funcionários, de 2% a 5% de pessoas com deficiência.

Escadas, elevadores inadequados e portas estreitas são obstáculos diários, principalmente em construções antigas, além de apertadas vagas no estacionamento. Trata-se de um cenário considerado como normal em uma cidade. No entanto, esse mesmo cenário exclui um em cada mais de catorze brasileiros com determinados tipos de deficiência física.

Para alterar essa situação, é preciso vontade política, diante das providências que precisam ser tomadas nos edifícios utilizados pelas diversas esferas do governo, e uma luta contínua no sentido de alterar essas situações nos variados ambientes privados.

Por isso, para garantir o direito de livre acesso ao meio físico e de livre locomoção, reconhecido pela Constituição Federal, falta uma visão mais clara de obrigatoriedade, bem como uma ligação entre a lei e os já existentes parâmetros estabelecidos pelas normas técnicas de acessibilidade feita pela ABNT.

### **The right of a wheel chair accessible provided in an environment legislation in force in applied Manaus**

**Abstract:** We live in a social problem in Manaus: The difficulty of movement of wheelchair users. We compared the compatibility of the right of disabled people, under the law in force, with government measures taken in the city of Manaus. Accessibility is the right of citizens, including people with disabilities to move around. The lack of this leads to the exclusion of opportunities for social progress, resulting in the marginalization and social segregation. Among the results, it was observed that increasingly society and government have sought cooperation to meet the fundamental right of movement enshrined in CF/1988,

but there are many constraints on the effectiveness of these standards which should be corrected, since all buildings in the city of Manaus should be in accordance with the Master Plan, which sets forth guidelines to guide the works that emerge. Therefore, it is urgent to take effective measures to resolve the issue of accessibility, then it can work as a tool for development of society where all alike enjoy their inherent rights.

**Keywords:** wheelchair; accessibility; Plan.

### **Referências**

ABNT. **Pela acessibilidade no transporte urbano.** Apresenta normas técnicas de acessibilidade aos cadeirantes. Disponível em:<[www.abnt.org.br/m5.asp?cod\\_noticia=192](http://www.abnt.org.br/m5.asp?cod_noticia=192)>. Acesso em: 20 jan 2011.

BRASIL. **Estatuto da Cidade: Lei 10.257/2001.** Estabelece diretrizes gerais da política urbana. Brasília, Câmara dos Deputados, 2001.

CASTRO, José Nilo de. **Direito Municipal Positivo.** 6<sup>o</sup>ed. Minas Gerais: Del Rey, 2006.

CUNHA, Edílson Alkmin da (trad.). **Programa de ação mundial para as pessoas com deficiência.** Brasília: Corde, 1996.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do Trabalho Científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos.** 4<sup>o</sup>ed. São Paulo: Atlas, 1992.

LEITE, Flávia Piva Almeida. **O Direito das pessoas portadoras de deficiência a terem um ambiente acessível.** Interesses Difusos: Temas Polêmicos, São Paulo, vol.17, p. 2319 à 2339, janeiro-fevereiro/2003. 2319-2339 p.

MENDES, Gilmar; COELHO, Inocêncio; BRANCO, Paulo. **Curso de Direito Constitucional.** 4ºed. São Paulo: Saraiva, 2009. 172, 179 p. Métodos de abordagem e procedimento. Disponível em: <[HTTP://www2.videolivrraria.com.br/pdfs/14017.pdf](http://www2.videolivrraria.com.br/pdfs/14017.pdf)> . Acesso em: 3 abr. 2010.

MIRANDA, Jorge. **Manual de Direito Constitucional.**, 2ºed. Portugal:Coimbra, 1993.

MORAES, Alexandre de. **Direito Constitucional.** 23ºed. São Paulo: Atlas, 2008.

PINTO, Antônio Luiz de Toledo; Windt, Márcia Cristina Vaz dos Santos; Céspedes, Livia. **Constituição da República Federativa do Brasil.** 42ºed. São Paulo:Saraiva, 2009.

PRACIANO, Francisco. **Plano Diretor I.** Diário do Amazonas, Manaus, 18 jan 2011. Disponível em:<[blogs.d24am.com/artigos/2011/01/18/plano-diretor-i/](http://blogs.d24am.com/artigos/2011/01/18/plano-diretor-i/)>. Acesso em: 21 jan 2011.

PRESTES, Monica. **Cadeirantes não têm vez.** A Crítica, Manaus, 1 abril. 2010. Cidades, p. C3.

RUIZ, João Álvaro. **Metodologia Científica: Guia para eficiência nos estudos.** 4ºed. São Paulo: Atlas, 1996.

SILVA, José Afonso da. **Curso de Direito Constitucional Positivo.** 27ºed. São Paulo: Malheiros, 2006.