

ANÁLISE DAS CONDIÇÕES FÁTICO-NORMATIVAS DA ACESSIBILIDADE DE CAIDEIRANTES NO MUNICÍPIO DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM À LUZ DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988

Mateus Silva Cirino

Bacharelado em Direito. Faculdade de Direito de Cachoeiro de Itapemirim.

Ticiano Yazegy Perim

Professor da Fdci, Mestre em Direito e Sociologia. Especialista em Direito Público.

RESUMO: O objetivo deste artigo é analisar a legislação e sua aplicação no município de Cachoeiro de Itapemirim, Sul do Estado do Espírito Santo, no que tange à acessibilidade das pessoas com deficiência, à luz dos direitos fundamentais de índole constitucional. A metodologia dedutiva e indutiva será utilizada por meio de pesquisas bibliográficas e normativas, submetidas à dialética para síntese final. É premente a inclusão das pessoas com deficiência, sobretudo na busca por igualdade social e qualidade de vida para essas pessoas. As pessoas vivem e se locomovem nas cidades que são, na verdade, os entes federados responsáveis pela execução local das políticas de mobilidade urbana. A legislação infraconstitucional (Lei Federal nº 13.146 de 2015) consagra direitos e garantias às pessoas com deficiência, concernentes à saúde, moradia, trabalho, assistência social, previdência social, acessibilidade, acesso à informação e comunicação, direito à participação na vida pública e política, ciência e tecnologia e acesso à justiça. Assim, ainda é deficiente a infraestrutura municipal, consoante às necessidades de cada cadeirante, que por veze, são impedidas de circular pelas ruas, utilizar o transporte coletivo ou acessar edificações e órgãos públicos, apesar da existência de projetos como “Calçada Cidadã” e do esforço da sociedade civil organizada no sentido de avançar na acessibilidade dos cadeirantes. 18,6 milhões de brasileiros possuem algum tipo de deficiência no país, de acordo com levantamento do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o que representa 8,4% do total de pessoas com mais de dois anos, entre homens (6,9%) e mulheres (9,9%). À guisa de conclusão, a mobilidade e acessibilidade urbanas das pessoas com deficiência, em especial, nesse recorte, dos cadeirante, é um tema complexo que escala conforme o porte da cidade, por não se tratar de assunto cuja solução esteja dentro um ramo de conhecimento específico, mas tratando-se de tema transversal que deve encontrar soluções igualmente complexas para além do simples deslocamento de pessoas de um ponto para outro, mas a partir da necessidade de garantir às pessoas o livre desenvolvimento, a qualidade de vida digna e o bem-estar da população.

Palavras-chave: Acessibilidade. Cadeirante. Pessoa Com Deficiência. Direito de Ir e Vir.

1 INTRODUÇÃO

A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência leciona a participação popular como parâmetro essencial da formulação de políticas e ações direcionadas às pessoas com deficiência.

Assim, conforme o art. 1º da referida convenção, pessoas com deficiência são: “aquelas que têm impedimentos de natureza física, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade com as demais pessoas”.¹

As pessoas com deficiência possuem limitações físicas, sensoriais ou mentais que muitas vezes geram dificuldades e impossibilidades de execução de atividades comuns às outras pessoas, resultando na dificuldade de deslocamento de um lugar a outro. Diante disto, impõe-se a utilização de equipamentos que permitam melhor convívio, dadas as barreiras do ambiente físico. A Constituição Federal de 1988 dispensou tratamento diferenciado às pessoas com deficiências. É preciso, porém, assegurar a estes sujeitos o exercício efetivo da cidadania e da convivência social, mediante o exercício do direito de liberdade e autonomia para ir e vir. A Constituição garante o direito ao trabalho, à educação, à saúde, ao lazer. É, pois, necessário garantir o deslocamento decorrente dessas atividades 1.

O Brasil, segundo dados do último censo populacional, tem 18,6 milhões de pessoas com deficiência (8,9% da população) ².

A partir dessa constatação, o desafio do poder público na questão da acessibilidade dos centros urbanos deve observar o contingente populacional e viabilizar para essa significativa parcela da população diagnósticos e soluções compatíveis com cada deficiência, garantindo, com isso a inclusão social.

Quando a arquitetura citadina apresenta obstáculos ao deslocamento das pessoas, impõe a segregação de um estrato específico da sociedade: idosos, obesos, deficientes físicos e sensitivos. As dificuldades para a pessoa com limitação física acessar os serviços públicos de saúde são percebidas particularmente no trajeto casa-instituição assistencial. Portanto, a remoção de barreiras arquitetônicas representa um importante passo para a integração dos deficientes na atividade humana. Com esta finalidade, determinados municípios desenvolvem o programa Acessibilidade-Projeto para Todos, no intuito de eliminar as barreiras arquitetônicas e ambientais que impedem o direito de locomoção das pessoas deficientes³.

¹ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS [ONU]. Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Doc. A/61/611. Nova Iorque, 13 de dezembro de 2006.

² BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo 2023. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/37237-de-2010-a-2022-populacao-brasileira-cresce-6-5-e-chega-a-203-1-milhoes>. Acesso em 12 jul. 2023.

³ BRASIL. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência CORDE. Disponível em: http://www.mj.gov.br/sndh/projetos_corde_acessibilidade.htm. Acesso em 11 jul. 2023

Moreira (2008, p. 28⁴), assevera que tutela constitucional, sobre a pessoa portadora de deficiência, consagra especial proteção desse grupo, assegurando, inclusive amparo judicial para defesa dos seus interesses, visando ao tratamento igualitário.

Por fim, os direitos de acessibilidade, notadamente de ir e vir livremente dependem de um ambiente acessível ao cidadão, assegurada a ele uma melhoria geral em sua qualidade de vida.

A eficácia plena do disposto no §1º do artigo 5º da Constituição Federal de 1988 determina do Estado a garantia de espaços físicos, dos meios de transporte, em plenitude.

As pessoas com deficiência ou de mobilidade reduzida, têm seu direito de ir e vir aviltado pela falta de acessibilidade, especialmente de equipamentos públicos, ocorrendo, por mais das vezes pela ausência de políticas públicas que assegurem esses direitos individuais.

A legislação exige a revisão e fixação de novos paradigmas para execução de políticas públicas destinadas à população com deficiência.

Assim esse trabalho guarda relevância ao se debruçar sobre o cumprimento dessas normas que visam a garantia de direitos, bem-estar e promoção da dignidade das pessoas com deficiência no Brasil.

Pretende-se discutir a aplicação da legislação para as hipóteses vertentes, servindo ao estudo, os regulamentos citados, confrontados com as práticas comuns no Brasil e, após conclusão, devidamente submetido a dialética hegeliana, cujos dados e elementos estarão adstritos ao método hipotético-dedutivo⁵

O artigo segue sistematizado em três partes: o primeiro discute o acervo normativo do município de Cachoeiro de Itapemirim, especialmente quanto acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida, incluindo-se os pontos positivos e negativos de locomoção e permanência, bem como os a eficácia da fiscalização de aplicação das políticas instituídas.

Depois, quais medidas podem ser adotadas pelo cidadão e pela sociedade civil organizada nos casos de flagrante omissão por parte do Estado.

Por fim, o ponto de destaque do estudo está direcionado aos direitos fundamentais, e a teoria da ponderação de princípios e dignidade da pessoa humana em parâmetro com a acessibilidade.

2 A MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM

⁴ MOREIRA, Glauco Roberto Marques. Pessoas portadoras de deficiência: pena e Constituição. Porto Alegre: Fabris, 2008. p. 28.

⁵ LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. *Metodologia científica*. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2018.

O município de Cachoeiro, está inserido no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável e Projetos Estruturantes para cidades polo do Estado do Espírito Santo.

A mobilidade urbana é, a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, segundo Brasil (2012)⁶ e interfere diretamente nos modos de vida dos habitantes de cada cidade.

Por essa razão, dá-se, no planejamento dela, por meio de planos de mobilidade, que o Estado define as condições associadas à mobilidade urbana: as intervenções físicas, operacionais, institucionais, normativas e até mesmo políticas e sociais que devem ser realizadas em horizontes temporais definidos.

É o que se extrai do relatório apresentado pelo município:

A mobilidade é uma condição essencial para acessar os bens e serviços urbanos e, também, um fator fundamental para a integração social e urbana. Entretanto, ela não é uniformemente distribuída entre indivíduos e grupos sociais e, sobretudo, não tem a mesma qualidade em todo o espaço, quando relacionada aos recursos e às restrições que limitam o seu uso. As desigualdades associadas à mobilidade urbana estão relacionadas tanto à diferença na distribuição social de acesso aos recursos (urbanos, socioeconômicos, culturais e temporais) quanto à presença de restrições (sociais e no tempo/espaço) que prejudicam o uso do espaço urbano.⁷

Na verdade, além disso, a ocupação do território com base na em loteamentos sem licença relegando os planos diretores, dão como resultado uma urbanização dissipada com o distanciamento dos serviços e empregos das áreas residenciais, obrigando à população a deslocamentos por modos individuais motorizados (automóvel + motocicleta) e, ao mesmo tempo, prejudica a estruturação do espaço urbano democrático e acessível e dificulta a fiscalização.

A Constituição Federal estabelece a competência dos municípios para: (i) legislar sobre assuntos de interesse local, (ii) organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial e (iii) promover o adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano (art. 30, I, V e VIII).

⁶ BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 5 ago. 2023.

⁷ ESPÍRITO SANTO. Secretaria Estadual de Saneamento, Habitação e Desenvolvimento Urbano Planos de Mobilidade Urbana Sustentável e Projetos Estruturantes para Cidades Polo e as Regiões Centro-Sul e Centro-Norte do Estado do Espírito Santo. Vitória. 2014, p. 30. Disponível em https://sedurb.es.gov.br/Media/sedurb/Importacao/Plano%20de%20Mobilidade/PLANMOB_completo_Cachoeiro.compressed.pdf. Acesso em 05 ago. 2023.

Dentre elas, pois, está a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana à luz da Lei Federal 12.587, de 03 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (LNMU), instrumento da política de desenvolvimento urbano, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do município (art. 1º).

Seu objetivo é de contribuir com o acesso universal à cidade por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (art. 2º).

Nos termos da Lei Nacional de Mobilidade Urbana, o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é definido como “o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do município (art. 3º)”.

A referida norma ainda lei estabelece quais infraestruturas são consideradas como afetas à mobilidade urbana, a saber: (i) vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias; (ii) estacionamentos; (iii) terminais, estações e demais conexões; (iv) pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas; (v) sinalização viária e de trânsito; (vi) equipamentos e instalações; e (vii) instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações, ações essas competências do município (art. 24).

Os Planos de Mobilidade Urbana deverão ser elaborados pelos municípios e ser integrados e compatíveis com os respectivos Planos Diretores ou neles inseridos.

A esse respeito tem-se que o município de Cachoeiro possui plano de mobilidade vigente.

Quanto ao cumprimento desse plano, a Agência Municipal de Regulação de Serviços Públicos e Delegados de Cachoeiro do Itapemirim (AGERSA), nos termos da Lei 4.798/99, é órgão da administração indireta do Município de Cachoeiro de Itapemirim, constituído na forma de autarquia, com a finalidade de promover a regulação, o controle e a fiscalização dos serviços públicos delegados, permitidos, concedidos, autorizados ou operados diretamente pelo poder público municipal (art. 1º, § 1º).

O Plano Diretor do Município de Cachoeiro de Itapemirim foi instituído pela Lei Municipal 5.890, de 10 de outubro de 2006 (PDCI).

É por meio dele que o município deve realizar serviços de transporte público e da estruturação dos aspectos a eles correlatos, tais como a mobilidade urbana e a organização institucional para a sua prestação, é clara no plano diretor.

Dentre os princípios que regem o PDCI⁸, estão o direito à Cidade para todos, compreendendo o direito ao transporte, a universalização da mobilidade e acessibilidade e a priorização do transporte coletivo público (art. 5º, III, VII e VIII).

Dos objetivos gerais, destaca-se o de garantir acesso, a todos os habitantes do município de Cachoeiro de Itapemirim, a condições seguras de circulação e racionalizar o uso da infraestrutura municipal instalada, em particular a do sistema viário e de transportes, evitando sua sobrecarga ou ociosidade (art. 6º, V e IX).

A Política Urbana do Município deverá observar as diretrizes de cumprimento do direito ao transporte e da oferta de transportes e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população (art. 9º, I e VI).

Tais pontos seriam suficientes para garantir o desenvolvimento de todo o sistema de transporte como política pública do Município de Cachoeiro do Itapemirim.

Quanto à ocupação do solo (loteamento), deve o interessado solicitar ao Poder Público Municipal de Cachoeiro de Itapemirim que informe as diretrizes para o uso e ocupação do solo, do sistema viário, dos espaços livres e das áreas reservadas para equipamentos urbanos e comunitários, apresentando, para esse fim, requerimento e planta do imóvel contendo (art. 293):

- (i) As divisas da gleba a ser loteada;
- (ii) As curvas de nível com distância mínima de 5 (cinco) em 5(cinco) metros para aclives e declives iguais ou superiores a 20% (vinte por cento);
- (iii) A localização dos cursos d'água, bosques e construções existentes;
- (iv) A indicação dos arruamentos contíguos a todo o perímetro, a localização das vias de comunicação, das áreas livres, dos equipamentos urbanos e comunitários existentes no local ou em suas adjacências, com as respectivas distâncias da área a ser loteada;
- (v) O tipo de uso predominante a que o loteamento se destina;
- (vi) Memorial descritivo do perímetro e área a ser loteada;
- (vii) Anotação de Responsabilidade Técnica.

O município editou ainda o Decreto 20.008, de 13 de julho de 2009, o Conselho Gestor Permanente Pró-Acessibilidade (COGEPPA) que tem o objetivo de elaborar normas, fiscalizar e controlar a situação da acessibilidade para as pessoas com deficiência ou com mobilidade

⁸ CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM. Lei 7.915 de 22 de dezembro de 2021. Institui o novo plano diretor municipal – PDM - de Cachoeiro de Itapemirim, instrumento básico da política de desenvolvimento territorial do município, nos termos do Capítulo III da Lei 10.257/2001, Estatuto da Cidade, e estabelece as diretrizes da política de desenvolvimento territorial municipal e dá outras providências.

reduzida a edificações, vias públicas, espaços públicos, transportes, mobiliários e equipamento os urbanos públicos, privados e de usos coletivo, cujas atribuições estão definidas em seu art. 5º⁹, compreendendo elaborar e propor normas, rotinas e instruções referentes à acessibilidade de acordo com as legislações vigentes, propor planos integrados de acessibilidade com os demais órgãos do Município, orientar órgãos municipais quanto à aplicação das normas e procedimentos relacionados à acessibilidade, efetuar levantamento de obras e edificações referentes à acessibilidade, adotar providências para adaptação da frota de transporte público, propor intervenção nas vias públicas referentes à acessibilidade, legislar por meio de resoluções em matéria de sua área dentre outras funções correlatas.

Muito embora o acervo normativo esteja tecnicamente vigente, o próprio plano traçou os problemas enfrentados pela população, especialmente a cadeirante.

Relacionando-se especificamente à situação do município de Cachoeiro de Itapemirim, podem ser destacados os seguintes problemas:

- Calçadas irregulares/estreitas;
- Aumento do congestionamento de fluxo de veículos;
- Crescimento dos índices de poluição ambiental;
- Concentração da população em um determinado local;
- Transporte coletivo ultrapassado;
- Irregularidade nos itinerários e horários dos ônibus;
- Má qualidade dos abrigos de ônibus;
- Calçadas mal dimensionadas;
- Má distribuição dos serviços públicos para as regiões periféricas da cidade;
- Grande quantidade de pessoas andando a pé em ruas e calçadas inadequadas e aguardando um transporte coletivo ao relento;
- Alto índice de insatisfação da população em relação ao transporte urbano;
- Baixa qualidade do transporte coletivo: as empresas não cumprem horários, não são fiscalizadas, não disponibilizam itinerários conforme a legislação e os desejos dos usuários;
- Abrigos de ônibus insuficientes, mal conservados e mal projetados;
- Calçadas insuficientes e inadequadas e sem acessibilidade.

Se esses fatores dificultam a rotina de pessoas com mobilidade plena, é fácil deduzir o que se passa na vida de um cadeirante.

⁹ CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM. Decreto 20.008, de 13 de julho de 2009. Institui o Conselho Gestor Permanente Pró-Acessibilidade (COGEPPA). Art. 5º Constituem atribuições do COGEPPA: I - elaborar e propor normas, rotinas e instruções referentes à acessibilidade de acordo com as legislações vigentes; II - propor planos integrados de acessibilidade com os demais órgãos do Município; III - orientar os demais órgãos municipais quanto à aplicação das normas e procedimentos relacionados à acessibilidade; IV - estudar as legislações vigentes e disseminar informações técnicas sobre a acessibilidade das pessoas com deficiência; V - efetuar levantamento de situação de obras, edificações e urbanismo, referentes à acessibilidade em edificações de uso público e em logradouros públicos, quando necessário; VI - adotar providências para adaptação da frota de transporte público, inclusive táxis, de forma a permitir o acesso pela pessoa com deficiência; VII - apresentar ou analisar propostas de intervenção nas vias públicas referentes à acessibilidade; VIII - solicitar aos órgãos Municipais, sempre que julgar necessário, o projeto de arquitetura e urbanismo com as especificações referentes à acessibilidade; IX - indicar situações de descumprimento às normas legais e acionar as unidades competentes; X - emitir resoluções em matéria de sua área de atuação, nos termos da legislação vigente; XI - divulgar, no âmbito do Município, os trabalhos do Comitê; XII - estabelecer parcerias com os órgãos e entidades do Governo Municipal, bem como com as entidades públicas de outras esferas de governo e com os demais setores da sociedade civil.

Do ponto de vista observacional, o Município de Cachoeiro de Itapemirim tem realizado a instalação de faixas elevadas na avenida Ubaldo Caetano Gonçalves, localizada entre os bairros Ibitiquara e Independência, que é ítem de segurança construído acima do nível da rua, aumentando a segurança dos pedestres ao realizar a travessia e, também, contribuindo com a acessibilidade de pessoas com dificuldades de locomoção.

O anexo XIX criou o conceito de Calçada Ideal ou Calçada Cidadã baseado na NBR 9050¹⁰ que define normas de acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, pois, segundo Cachoeiro (2018¹¹):

Em Cachoeiro de Itapemirim o sistema de circulação de pedestres é constituído basicamente por calçadas, escadarias e pontes com características bastante heterogêneas, não sendo observada uma diretriz clara no cuidado da infraestrutura para os pedestres, a exemplo do que ocorre na maioria dos municípios brasileiros.

As calçadas existentes na área central, apesar de possuírem boa largura em determinados trechos, demandam manutenção a fim de proporcionar a circulação adequada dos pedestres, em especial das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Nas áreas mais afastadas da região central, as calçadas públicas são insuficientes, mais estreitas e possuem uma série de obstáculos. Nesse sentido, vale destacar a disponibilidade de duas pontes para a travessia do Rio Itapemirim exclusivas para pedestres como importantes equipamentos de conexão e integração.

Além disso, é importante ressaltar que o Município de Cachoeiro de Itapemirim possui relevo bastante acidentado, o que gera uma série de outras dificuldades à aplicação de um padrão normativo, principalmente no que concerne a implementação de rampas de acesso.

Segundo material produzido pela Associação Brasileira de Concreto Portland (ABCP), A calçada ideal é aquela que garante o caminhar livre, seguro e confortável de todos os cidadãos”¹².

O item 6.12 da NBR 9050:2020, estabelece que calçadas e vias exclusivas de pedestres devem ter piso uniforme e uma faixa livre (passeio) para circulação de pedestres, sem degraus.

Nota-se que não faltam normas de padronização no conceito, no projeto, na reforma e na execução do calçamento urbano, visa a melhoria do cenário dedicado à infraestrutura dedicada a pedestres, a fim de possibilitar e salvaguardar os necessários parâmetros de acessibilidade de todos os cidadãos e, ainda, permitir que o Município efetivamente possa cumprir ao que determina legislação federal que rege a matéria.

A infraestrutura de calçadas para pedestres e vias para cadeiras de rodas e outros meios de locomoção similares configuram uma rede de conectividade com outros espaços e facilitam

¹⁰ ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2015.

¹¹ CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM. PDCL. Anexo XIX. Disponível em <https://prefeitura.cachoeiro.es.gov.br/servicos/pdm/15/19.0-anexo-xix-calçadas.pdf>. Acesso em 10 ago. 2023

¹² ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 16537: acessibilidade e sinalização tátil no piso - diretrizes para elaboração de projetos e instalação. Rio de Janeiro, 2016;

a escolha por deslocamentos não motorizados. A consolidação dessa rede envolve o desenho dos espaços, a iluminação noturna e sinalização.¹³

Embora seja desejável que toda a rede de circulação seja acessível, determinadas áreas, em função da topografia, não permitem a implantação de calçadas planas, ou ao menos com inclinação confortável, sendo necessária a implantação de escadas, para garantia ao menos parcial de acesso.

Destaca-se no entanto que as escadarias não devem nunca constituir única opção de acesso a determinada localidade, a qual deve ser provida de acessos alternativos com condições adequadas de acessibilidade, conforme definido pelo Plano de Mobilidade do município de Cachoeiro de Itapemirim:

3 A PARTICIPAÇÃO SOCIAL EM BUSCA DE MELHORES CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE

Com relação a participação popular, a Lei Municipal nº 5974/2007, dispõe sobre a criação do Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência – COMDPEDE criado para a consecução dos fins propostos pela Assistência Social e em atenção ao que dispõe a Lei Federal nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, e Decreto nº 914, de 06 de setembro de 1993. (art. 1º).

É um órgão de caráter deliberativo, consultivo, fiscalizador e permanente, vinculado à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social – SEMDES (art. 2º), cujas competências são:

Art. 3º É da competência do Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência - COMDPEDE de Cachoeiro de Itapemirim:

1. definir a política municipal de interesse das pessoas com deficiência e acompanhar a sua implementação;
2. promover e apoiar atividades que contribuam para a efetiva integração cultural, econômica, social e política das pessoas com deficiência na comunidade;
3. facilitar a representação das pessoas com deficiência em conselhos municipais, fóruns e movimentos nas áreas de saúde, educação, habitação, transporte e outros;
4. adotar ações que visem o efetivo cumprimento das leis que garantem os direitos das pessoas com deficiência;
5. receber, examinar e encaminhar aos órgãos competentes, denúncias acerca de fatos e ocorrências envolvendo práticas discriminatórias e atos abusivos relativos às pessoas com deficiência;
6. elaborar e aprovar o seu regimento interno no prazo máximo de 60 (sessenta) dias, depois de regulamentar, organizar, coordenar, bem como adotar todas as providências cabíveis para a escolha e posse de seus membros.

¹³ VASCONCELLOS, E. A, LIMA, I.M.O. IPEA. Quantificação das Deseconomias do Transporte Urbano: Uma Resenha das Experiências Internacionais. Brasília, IPEA 1998. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_0586.pdf. Acesso em 09 set. 2023.

O Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa Com Deficiência - COMDPEDE é composto por 16 (dezesesseis) membros, nomeados pelo Prefeito Municipal, na seguinte conformidade: a) 08 (oito) representantes do Poder Público Municipal; b) 08 (oito) representantes eleitos das organizações não governamentais, por um fórum ou assembleia das entidades.

A acessibilidade é direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social; constituindo um atributo essencial do ambiente que garante a melhoria da qualidade de vida das pessoas.

A Constituição da República de 1988, consagra hipóteses de participação popular, seja através da sociedade civil organizada, seja através de entidades civis, seja através de entidades componentes do sistema sindical nacional, a exemplo dos arts: 8º, inciso VI; 10; 37, § 3º; 187; 194, inciso VII; 198, inciso III; 204, inciso II; 216-A, § 1º, inciso X; 227, § 1º; 79, parágrafo único.

No que tange às políticas públicas a participação popular está consubstanciada no direito reivindicado na agenda pública, pois para a sua execução deverão ser escolhidos aqueles se se encontram dentro da proposta orçamentária do ente público, e nessas etapas, o papel da participação popular se revela essencial, especialmente na formulação, implementação e avaliação das políticas públicas.

Para a elaboração do PlanMob, o Caderno de Referência do Ministério das Cidades assinala os seguintes entendimentos básicos para sua concepção:

“(a) o conceito de transporte se insere em uma visão mais ampla, qual seja, o da mobilidade urbana; (b) política de mobilidade deve ser associada aos pressupostos da política urbana; (c) o planejamento da mobilidade deve dar prioridade aos modos não motorizados coletivos e dar atenção especial às condições de acessibilidade; (d) o planejamento deve ser realizado com a máxima participação da sociedade.”

No contexto das oficinas, deve ser ressaltado o item (d) como diferencial em relação aos tradicionais planos de transporte das últimas décadas, que é o da participação social.

Em favor da necessária correlação em torno do planejamento público e participação social pode ser feita com os seguintes argumentos: planejar significa visualizar uma situação futura melhor do que a que se vive no momento, não importando qual seja o setor ou segmento socioeconômico objeto desse processo de planejamento. Para iniciar e perenizar um processo de planejamento é necessário conhecer a situação inicial (a atual) da realidade em que se está vivendo, com todos os problemas que devem ser enfrentados¹⁴.

O Ministério das Cidades editou Portaria nº 355, de 28 de abril de 2017 que regulamenta a aplicação do art. 32 da Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015, nas operações de crédito

¹⁴ CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM. Plano de Mobilidade. Disponível em: <https://agersa.es.gov.br/site-agersa/wp-content/uploads/2021/11/2-plano-de-mobilidade-de-cachoeiro-de-itapemirim-abril2015.pdf>. Acesso em: 19 ago. 2023.

contratadas no âmbito dos programas habitacionais, públicos ou subsidiados com recursos públicos, geridos pelo Ministério das Cidades.

A portaria trata da normatização, no âmbito dos programas habitacionais públicos, entre eles, o Minha Casa, Minha Vida (MCMV), ou subsidiados com recursos públicos, dos direitos da pessoa com deficiência. Em conformidade com o artigo 32 da Lei nº 13.146 de 2015, que instituiu a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

Com isso, moradias de interesse social, financiados com recursos federais, devem ser adaptadas com kits específicos para cada tipo deficiência, para que os requisitos de acessibilidade estejam presentes nessas obras.

O texto regulamenta que todos os cômodos deverão contar com espaços livres de obstáculos em frente às portas e determina que os cômodos possibilitem a inscrição de módulos de manobra de cadeira de roda, sem deslocamento que permita rotação de 180°, livre de obstáculos. Nos banheiros deverá ser possível inscrever módulo de manobra sem deslocamento que permita rotação de 360°.

4 CONCLUSÃO

Deduz-se de toda pesquisa que o axioma da legislação pátria, associada às Convenções, é voltado à promoção, proteção do exercício pleno e equitativo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência, sempre com vistas a dignidade da pessoa humana.

Pessoas com deficiência, em regra, têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial e por essas razões podem encontrar dificuldades de interação e até de obstrução de sua plena participação na sociedade em condições de igualdade.

Para isso mudanças paradigmáticas, estruturais, sistêmicas são mais que necessárias, o que há em execução são, em verdade, insuficientes para atender as demandas dessa população de milhões de brasileiros e brasileiras, não sendo possível cingi-las a meras adaptações e instalação de rampas nos passeios, rebaixamento de faixas nas vias, garantir acesso a ambientes públicos, bem como implantar meio de transporte público acessível.

Obstáculos geográficos, topográficos da cidade devem ser considerados, especialmente os negligenciados.

A superação dos problemas urbanos impõe ações multidirecionais, de modo que o tradicional aparelhamento estatal tem gerado planos e intervenções fragmentados,

desarticulados e, por vezes antagônicos que reduz a eficiência do impacto positivo desses investimentos.

Em Cachoeiro de Itapemirim, a legislação especial que aborda o direito da acessibilidade dos deficientes e das pessoas com mobilidade reduzida, criou, dentre outras ferramentas um sistema de transporte alternativo denominado “Serviço de Transporte Alternativo Ir e Vir”, com agendamento via site e oferece à população com deficiência ou com mobilidade reduzida vans equipadas com elevadores hidráulicos para o deslocamento residência/destino/residência, custeado integralmente pelo município.

Além disso, em Cachoeiro de Itapemirim as calçadas não são abordadas na Lei Orgânica Municipal, porém o município aborda o tema na Lei 2008/75, em que torna obrigatório aos proprietários detentores de imóveis a conservação de passeios, entre outras providências.

Na Lei 6.396/2010 de acréscimo de Anexo ao Plano Diretor de 2006 o tema é também abordado, com o Projeto Calçada Cidadã, no qual a Prefeitura, adota um padrão de calçadas que facilita a acessibilidade e propõe uma calçada ideal. Assim, são propostas calçadas com espaço de faixas seguras, de serviço tátil e direcional, e também rampas de acesso aos veículos e pedestres.

Chega-se a conclusão que o Poder Público deve realizar campanhas frequentes de valorização do transporte não motorizado e que objetivem mudanças na repartição modal, estimulando o uso de modos não motorizados para viagens de curta distância.

A acessibilidade das pessoas deve ser ventilada de maneira constante porque há décadas as pessoas com deficiência enfrentam restrição de exercício pleno de seus direitos mais básicos, conquanto haja conquistas.

Todavia, a sua exclusão social é fato que não pode ser ignorado tendo em vista que exclusão não é antônimo de inclusão: as pessoas com deficiência não podem e não devem se adequar ao meio, o meio que precisa estar adaptado a essas condições por acesso igualitário em qualquer ambiente.

Cachoeiro de Itapemirim possui importante acervo legislativo e alguns importantes avanços, porém, necessita de ações que efetivem esses direitos previstos em lei, notadamente o direito de ir e vir está previsto na Constituição Federal de 1988, demonstrando, com isso, que as pessoas são livres de fato e que o Estado e a sociedade estão atuando para eliminar essas barreiras físicas.

5 REFERÊNCIAS

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

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 16537: acessibilidade e sinalização tátil no piso - diretrizes para elaboração de projetos e instalação. Rio de Janeiro, 2016;

BARROSO, Luís Roberto. Liberdade de expressão versus direitos da personalidade. Colisão de direitos fundamentais e critérios de ponderação. In. SARLET, Ingo (Org.). Direitos Fundamentais, Informática e Comunicação. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2007.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm . Acesso em: 5 ago. 2023.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo 2023. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/37237-de-2010-a-2022-populacao-brasileira-cresce-6-5-e-chega-a-203-1-milhoes>. Acesso em 12 jul. 2023.

BRASIL. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência CORDE. Disponível em: http://www.mj.gov.br/sndh/projetos_corde_acessibilidade.htm. Acesso em 11 jul. 2023.

BRASIL. Portaria nº 355, de 28 de abril de 2017 que regulamenta a aplicação do art. 32 da Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015, nas operações de crédito contratadas no âmbito dos programas habitacionais, públicos ou subsidiados com recursos públicos, geridos pelo Ministério das Cidades.

_____. A nova interpretação constitucional: ponderação, direitos fundamentais e relações privadas. 2 ed. rev. ampl. Rio de Janeiro: Renovar, 2006.

BRASIL. Constituição Federal, de 05 de outubro de 1988.

_____. Código Civil. Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002.

CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM. PDCI. Anexo XIX. Disponível em <https://prefeitura.cachoeiro.es.gov.br/servicos/pdm/15/19.0-anexo-xix-calcadas.pdf>. Acesso em 10 ago. 2023

CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM (ES). Lei nº 5.890, de 31 de outubro de 2006. Institui o Plano Diretor Municipal e o Sistema de Planejamento e Gestão do Município de Cachoeiro de Itapemirim. Disponível em http://www.cachoeiro.es.gov.br/pdm/anexos/LEI%205890-2006_PDM.pdf. Acesso em: 05 ago. 2023.

CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM. Plano de Mobilidade. Disponível em: <https://agersa.es.gov.br/site-agersa/wp-content/uploads/2021/11/2-plano-de-mobilidade-de-cachoeiro-de-itapemirim-abril2015.pdf>. Acesso em: 19 ago. 2023.

CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM. Lei 7.915 de 22 de dezembro de 2021. Institui o novo plano diretor municipal – PDM - de Cachoeiro de Itapemirim, instrumento básico da política de desenvolvimento territorial do município, nos termos do Capítulo III da Lei 10.257/2001, Estatuto da Cidade, e estabelece as diretrizes da política de desenvolvimento territorial municipal e dá outras providências.

ESPÍRITO SANTO. Secretaria Estadual de Saneamento, Habitação e Desenvolvimento Urbano Planos de Mobilidade Urbana Sustentável e Projetos Estruturantes para Cidades Polo e as Regiões Centro-Sul e Centro-Norte do Estado do Espírito Santo. Vitória. 2014, p. 30. Disponível em https://sedurb.es.gov.br/Media/sedurb/Importacao/Plano%20de%20Mobilidade/PLANMOB_completo_Cachoeiro.compressed.pdf. Acesso em 05 ago. 2023.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. Metodologia científica. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2018.

MOREIRA, Glauco Roberto Marques. Pessoas portadoras de deficiência: pena e Constituição. Porto Alegre: Fabris, 2008. p. 28.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS [ONU]. Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Doc. A/61/611. Nova Iorque, 13 de dezembro de 2006.

VASCONCELLOS, E. A, LIMA, I.M.O. IPEA. Quantificação das Deseconomias do Transporte Urbano: Uma Resenha das Experiências Internacionais. Brasília, IPEA 1998. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_0586.pdf. Acesso em 09 set. 2023.