

Barreiras arquitetônicas e barreiras humanas: um entrave à acessibilidade.

Marilsa Aparecida Alberto Assis Souza*

Muitas pessoas devem se lembrar de um comercial de bolachas que veiculava na televisão há algum tempo e que dizia mais ou menos assim: *esse produto vende mais porque está sempre fresquinho ou ele está sempre fresquinho porque vende mais?*

Quando penso no assunto da acessibilidade e pessoas com deficiência, inevitavelmente me lembro deste comercial: *pouco se investe em acessibilidade porque os deficientes quase não saem às ruas ou os deficientes quase não saem às ruas porque pouco se investe em acessibilidade?*

Certa vez, realizando uma atividade educativa com um grupo de jovens, fomos ao centro da cidade pesquisar se os comércios ofereciam condições de acessibilidade às pessoas com deficiência. Conversando com um lojista sobre a entrada de sua loja, que possuía alguns degraus, impossibilitando a entrada de um cadeirante, ele respondeu que *não se preocupava com isso porque nunca havia recebido a visita de nenhum [sic]*.

A impressão que fica é a de que as pessoas com algum tipo de deficiência não têm necessidades de consumo e nem de exercer seus direitos básicos de educação, saúde, trabalho, lazer e outros decorrentes da Constituição Federal, devendo, portanto, ficar confinadas dentro de casa.

Voltando às perguntas feitas, não encontrei resposta para a questão da bolacha, mas no caso da acessibilidade, não resta dúvida de que a arquitetura das cidades não favorece o ir e vir das pessoas deficientes a partir de uma perspectiva baseada no livre deslocamento e permanência digna em todos os espaços sociais.

Vale lembrar aqui que além dos deficientes também os idosos, as gestantes, os convalescentes cirúrgicos, alguns enfermos, as pessoas obesas, as mães com crianças no colo ou no carrinho e outras pessoas em situação especial, temporária ou permanente, podem ter dificuldades de locomoção.

Fazendo uma simples caminhada pelas ruas da cidade é possível encontrar diversas barreiras que dificultam o transitar das pessoas, até mesmo daquelas que não estão com a mobilidade reduzida. Faça o teste. Caminhe alguns quarteirões observando atentamente o espaço físico. Quantos obstáculos à locomoção você encontrará? Em alguns trechos possivelmente você não encontrará calçadas; em outros encontrará calçadas intransitáveis, porque nelas foram colocadas mesas e cadeiras de bares, entulhos de construção, placas de propaganda, suporte para lixo fixado fora dos padrões, etc. Imagine agora que você está transitando neste espaço utilizando-se de algum material de apoio - cadeira de rodas, bengala, muletas, andador - ou que você está desprovido da visão. Como você se locomoveria em uma calçada agradável aos padrões estéticos, porém descontínua, com grama intermediando as placas de cimento, impossibilitando o manuseio de uma cadeira de rodas? E quanto às calçadas que possuem degraus ou que são totalmente desniveladas? E quanto às calçadas que sequer têm rampas de acesso? Além das calçadas observe também o acesso aos edifícios públicos, particulares e estabelecimentos comerciais. Os mais modernos possivelmente foram construídos de acordo com a legislação que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. E os demais? Passaram pelas adaptações previstas na lei? E as escolas, hotéis e restaurantes? Possuem rampas, banheiros adaptados e estacionamentos adequados? E o transporte coletivo? Os ônibus cumprem os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas? Se apenas alguns veículos foram adaptados, com qual frequência eles passam pelos pontos? E quanto às pessoas desprovidas de visão? Quantos semáforos sonoros existem para facilitar a travessia nas ruas mais movimentadas? Quantas cidades já se utilizam do piso tátil, que favorece o transitar dos deficientes visuais?

Em termos de legislação, diversos são os dispositivos que garantem a acessibilidade dos deficientes, a começar pela própria Constituição Federal que assegura, no

parágrafo 2º do artigo 227 que 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.*

Além da Constituição, outras leis mais específicas regulamentam as adequações necessárias para que o direito à acessibilidade seja de fato universal, como é o caso da Lei 10.098/2000, regulamentada pelo Decreto nº. 5.296/2004, que define a acessibilidade como *sendo a possibilidade e condição de alcance para a utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.*

A Norma Brasil 9050, da Associação Brasileira de Normas Técnicas, trata da acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaço, mobiliário e equipamentos urbanos.

Na esfera municipal o Poder Público, em parceria com a sociedade, devem elaborar seu Plano Diretor, conforme determinação do Estatuto da Cidade. O Plano Diretor deve estabelecer as diretrizes para a ocupação da cidade a partir da identificação e análise de suas características físicas, atividades predominantes, problemas e potencialidades. Desta forma, o tema *acessibilidade* não pode ficar de fora das discussões de elaboração do Plano Diretor.

Os municípios também são responsáveis pela elaboração e implantação do Código de Posturas, legislação referente, entre outras coisas, ao uso dos espaços públicos pelos cidadãos, incluindo, portanto, a utilização das calçadas, que conforme dito anteriormente, muitas vezes promovem a exclusão social, por não permitirem o ir e vir das pessoas com mobilidade reduzida.

Existem outras legislações voltadas para a inclusão social dos deficientes, dentre elas:

- A Lei 9394/96, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, dedica os artigos 58, 59 e 60 à educação especial, garantindo a oferta de ensino aos educandos portadores de necessidades especiais.

- A Portaria 3.284/2003, que dispõe sobre requisitos de acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências para instruir os processos de autorização e de reconhecimento de cursos e de credenciamento de instituições.

- O Programa Universidade para Todos – PROUNI, instituído pela Lei 11.096/2005 que determina, entre outras coisas, que as universidades disponibilizem um percentual de bolsas de estudo destinado à implementação de políticas afirmativas de acesso ao ensino superior de portadores de deficiência.

- A Lei 10.048/2000, também regulamentada pelo Decreto 5.296/2004, que determina que os órgãos da administração pública direta, indireta e fundacional, as empresas prestadoras de serviços públicos e as instituições financeiras deverão dispensar atendimento prioritário às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Percebe-se, por estas legislações, que por meio da mobilização da sociedade o Poder Público tem criado leis que favorecem a inclusão social. Entretanto, de que adianta a garantia de atendimento prioritário nos bancos, a garantia de vagas nas escolas e universidades ou a garantia de vagas nos concursos públicos se para sair de casa e chegar ao banco, ao trabalho ou à escola, o deficiente não dispõe de uma infraestrutura adequada que permita que seu deslocamento seguro? Conforme apresentado anteriormente, também não faltam leis referentes à questão da acessibilidade e do uso adequado dos espaços públicos pelos cidadãos. Resta saber, entretanto, se estas leis são do conhecimento da população, se estão sendo respeitadas e se há fiscalização suficiente por parte das autoridades responsáveis.

Se compararmos a conjuntura atual com a realidade social de alguns anos, certamente perceberemos avanços referentes à questão da acessibilidade. Entretanto ainda há muito a ser feito para que as pessoas com mobilidade reduzida possam sentir-se à vontade e seguras para sair de suas casas e realizar atividades rotineiras como ir à escola, ao trabalho, às lojas, ao banco, à igreja, aos restaurantes ou ao cinema. E engana-se quem pensa que poucas são as pessoas com dificuldade de locomoção existentes no país e no mundo. Dados da Organização das Nações Unidas – ONU apontam que há cerca de 650 milhões de portadores de deficiência no mundo todo, o que representa aproximadamente 10% da população mundial.

Os dados do IBGE indicam que 14,5% da população brasileira possuem algum tipo de deficiência, o que totaliza aproximadamente 24,6 milhões de pessoas. Os idosos, no ano 2000, correspondiam a 8,5% da população, o que equivale a aproximadamente 14 milhões de pessoas. Somando estes dois segmentos teremos mais de 38 milhões de pessoas. Entretanto, sabemos que o grupo de pessoas com restrição de mobilidade inclui outros segmentos da população, o que elevará ainda mais este número.

Acredito que algumas pessoas que estejam lendo este texto possam estar se perguntando: *E daí? Eu não posso mudar esta situação, visto que não represento o Poder Público; não elaboro nem sanciono leis; não sou proprietário de imóveis; não administro comércios; não sou empresário do ramo de transporte coletivo e, portanto, nada posso fazer para melhorar as condições de acessibilidade de minha cidade.*

E aí então eu respondo que não são só as barreiras arquitetônicas que dificultam a locomoção das pessoas com mobilidade reduzida, mas existem também as barreiras humanas, e estas não são resolvidas com leis e decretos, mas com educação, sensibilidade e solidariedade.

Não é raro, por exemplo, perceber, dentro do transporte coletivo, pessoas que fingem não notar a presença de uma pessoa idosa ou com criança de colo para não ter que ceder-lhe o lugar.

Trabalhando próximo a uma Unidade que atende pessoas idosas, diversas vezes presenciei pessoas reclamando a demora do ônibus para sair do ponto por causa da dificuldade que os idosos têm para entrar ou sair do veículo. Já ouvi inclusive um jovem dizer em voz suficientemente alta para que todos no ônibus ouvissem que *velho tinha mais que ficar em casa ao invés de atrapalhar as pessoas que tinham horário para trabalhar [sic]*.

Próximo a esta Unidade de atendimento foi implantado um semáforo com abotoeira que, quando acionado, faz com que o sinal fique verde para a travessia do pedestre. Diversas vezes, entretanto, flagramos motoristas que desrespeitam a sinalização, não parando diante do sinal fechado, sem se importar com os idosos e demais pedestres que querem fazer a travessia. Nos sinaleiros também é comum encontrar motociclistas que ficam acelerando a moto, emitindo um som que assusta as pessoas que estão atravessando, não respeitando seu ritmo e seu tempo próprio de locomoção.

Também sei de comentários de comerciantes que reclamaram do som emitido por um semáforo sonoro no centro de uma cidade. Embora o som emitido estivesse dentro dos padrões¹, para eles o apito da campainha incomodava, e este incômodo era mais importante que a segurança oferecida aos cegos para que pudessem transitar de forma independente e ao mesmo tempo segura. Também sei de um semáforo sonoro próximo a uma escola para cegos que é acionado por uma abotoeira. Infelizmente diversas crianças (que não são cegas) acionam a abotoeira como se ela fosse um brinquedo, atrapalhando o trânsito e confundindo os motoristas.

¹ Ver artigo 9º da Lei nº. 10.098/2000

Uma outra situação conhecida e que dispensa comentários é o uso de estacionamento para deficientes por pessoas que não são deficientes ou a presença de veículos em frente às rampas de acesso, impedindo a passagem de usuários de cadeira de rodas.

Infelizmente não seria difícil relacionar outras situações que comprovam as barreiras humanas erguidas pelas pessoas, independente de sua idade ou posição social. São barreiras de natureza cultural, afetiva e educacional que contribuem para aumentar a exclusão social.

Percebe-se, portanto, que para que a acessibilidade aconteça é preciso mudar os espaços, suprimindo as barreiras arquitetônicas, mas também é preciso que as pessoas mudem seus comportamentos e atitudes, suprimindo o egoísmo e o preconceito.

Existe uma frase antiga que diz que *aprendemos e evoluímos pela dor ou pelo amor*. Espero que não tenhamos que passar pela dor de ver uma pessoa querida sobre uma cadeira de rodas ou com outras dificuldades para que possamos modificar nossos comportamentos. Desenvolvamos, pois, o sentimento de empatia, que nos torna capazes de compreender e respeitar as dificuldades do outro, quebrando as barreiras que nos impedem de enxergar a todos como seres humanos e cidadãos.

Referências:

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. 2004. Rio de Janeiro: ABNT, 2004. Disponível em <http://www.mpdft.gov.br/sicorde/NBR9050-31052004.pdf>. Acesso em março de 2009.

BRASIL. **Lei Federal n.º. 9394, de 20 de dezembro de 1996**. Estabelece as Diretrizes e Bases da Educação Nacional. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/19394.htm Acesso em março de 2009.

_____. **Lei n.º 10.098 de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e dá outras providências. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L10098.htm Acesso em março de 2009.

_____ **Lei n.º 10.048 de 8 de novembro de 2000.** Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Disponível em <http://www3.dataprev.gov.br/sislex/paginas/42/2000/10048.htm> Acesso em março de 2009.

_____ **Decreto n.º 5.296 de 2 de dezembro de 2004.** Regulamenta as Leis n.ºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em <http://www3.dataprev.gov.br/SISLEX/paginas/23/2004/5296.htm> Acesso em março de 2009.

_____ **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.** Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm Acesso em março de 2009.

_____ **Lei Federal n.º 10.257 de 10 de julho de 2001.** Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm Acesso em março de 2009.

_____ **Lei Federal n.º 11.096 de 13 de janeiro de 2005.** Institui o Programa Universidade para Todos - PROUNI, regula a atuação de entidades beneficentes de assistência social no ensino superior; altera a Lei n.º 10.891, de 9 de julho de 2004, e dá outras providências. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/Lei/L11096.htm Acesso em março de 2009.

_____ **Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana.** Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2006.

_____ **Portaria n.º. 3.284, de 7 de novembro de 2003.** Dispõe sobre requisitos de acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências, para instruir os processos de autorização e de reconhecimento de cursos, e de credenciamento de instituições.

RESENDE, Ana Paula Crosara de; VITAL, Flavia Maria de Paiva (orgs.). **A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência Comentada.** Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, 2008.2008.

* Marilsa Aparecida Alberto Assis Souza é pedagoga. Contato: marilsaalberto@yahoo.com.br