



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E SOCIAIS
UNIDADE ACADÊMICA DE DIREITO**

JANSER ALVES TAVARES

**A FALTA DE ACESSIBILIDADE NAS ÁREAS DE USO COMUM DO POVO NA
ZONA URBANA DE POMBAL-PB: UM OBSTÁCULO À MOBILIDADE DOS
PEDESTRES**

**SOUSA
2019**

JANSER ALVES TAVARES

**A FALTA DE ACESSIBILIDADE NAS ÁREAS DE USO COMUM DO POVO NA
ZONA URBANA DE POMBAL-PB: UM OBSTÁCULO À MOBILIDADE DOS
PEDESTRES**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Centro de Ciências Jurídicas e Sociais da
Universidade Federal de Campina Grande,
como requisito para Conclusão de Curso de
Ciências Jurídicas e Sociais.

Orientador: Prof. Epifânio Vieira Damasceno

**Sousa
2019**

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA NA FONTE
Biblioteca Setorial de Sousa UFCG/CCJS
Bibliotecária – Documentalista: MARLY FELIX DA SILVA – CRB 15/855

T231f Tavares, Janser Alves.
A falta de acessibilidade nas áreas de uso comum do povo na zona urbana de Pombal – PB: um obstáculo à mobilidade dos pedestres / Janser Alves Tavares. - Sousa: [s.n], 2019.

61 fl.: Il. Col.

Monografia (Curso de Graduação em Direito) – Centro de Ciências Jurídicas e Sociais - CCJS/UFCG, 2019.

Orientador: Prof. Epifânio Vieira Damasceno.

1. Direitos Fundamentais. 2. Acessibilidade. 3. Mobilidade Urbana. I. Título.

JANSER ALVES TAVARES

**A FALTA DE ACESSIBILIDADE NAS ÁREAS DE USO COMUM DO POVO NA
ZONA URBANA DE POMBAL-PB: UM OBSTÁCULO À MOBILIDADE DOS
PEDESTRES**

Aprovada em: _____ de _____ de 2019.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Epifânio Vieira Damasceno

Orientador

Prof. Msc. Admilson Leite de Almeida Júnior

Examinador (a)

Prof. Me. Victor de Saulo Dantas Torres

Examinador (a)

A todas as pessoas que foram para mim
uma ponte sobre os obstáculos e a todas
que poderiam ser obstáculo, mas não
foram.

AGRADECIMENTOS

Meus primeiros agradecimentos são para a pessoa que se doou por mim, são para a minha mãe, para Francicleide Alves Sousa. Mãe, obrigado por sempre me alertar de que não posso duvidar do que posso alcançar. Obrigado pelos incentivos aos estudos e por fazer da busca por algum conhecimento um objetivo principal em minha vida. Obrigado pelos puxões de orelhas e pelos carinhos que necessitei.

Agradeço à minha namorada Atália pelos estalos que me facilitaram o caminho que trilhei com eles. Por me mostrar o poder da respiração e da concentração. Pelos cuidados com a mente e o corpo que me apresentou.

Aos meus amigos do passado e do presente que deixaram um pouco de si e permitiram que eu me apresentasse e, conseqüentemente, conhecesse um pouco mais de mim mesmo. Agradeço pela troca de devaneios e pelas lucidezes alcançadas.

Aos profissionais da educação, no nome de Aparecida Calado, por serem um elo entre um ser atordoado e o seu caminho reto.

Aos colegas que partilhei esta graduação por me proporcionarem uma grande mistura de histórias e experiências de vida, das quais extraí muito do que me constitui hoje.

Aos colegas do IBGE que me permitiram, entre choques e concordâncias diárias, as mais puras expressões de humor e de pensamento.

Aos motoristas dos ônibus escolares intermunicipais, na pessoa de Afonso e de Babá, por doarem seu tempo a transportar alunos para que estes realizem seus sonhos.

Aos filósofos que conheci pessoalmente ou através de livros. Os questionadores do mundo, da vida e da morte. Obrigado por fazerem a vida brilhar.

A todos aqueles que me ensinaram sendo exemplos de como ser ou de como não ser.

RESUMO

Inerente ao convívio em sociedade, os debates são responsáveis por grandes transformações, apresentando a cada nova geração um novo mundo de ideias e de comportamentos. Dessas discussões foi dada a percepção de que cada ser humano é merecedor de ser tratado igualmente a qualquer outro humano e de que é necessário que sejam afastados todos os obstáculos a si impostos para que possa usufruir de toda a capacidade que a condição de humano pode lhe proporcionar. É importante discutir a acessibilidade urbana por causa da sensibilidade que lhe é pertinente e da transformação que pode causar na vida de pessoas que transitam em determinada região. Então, a fim de responder a perguntar “há acessibilidade nas áreas de uso comum do povo na zona urbana de Pombal, Paraíba?”, este trabalho buscou analisar quais são as normas pertinentes ao assunto e apurou qual entendimento está se dando à acessibilidade urbana e à mobilidade do pedestre. Para tanto foi observada as normas internacionais, nacionais e municipais e também como diversos autores tratam os temas como dignidade da pessoa humana, áreas de uso comum, pedestre, mobilidade e a própria acessibilidade. Em direção ao objetivo desse trabalho a pesquisa se deu de forma exploratória, a se debruçar sobre como parte variada dos autores das ciências e da filosofia abordam o tema, interpretando-os e também interpretando a cidade como ela se apresenta, sendo um trabalho qualitativo. A monografia observou os bens de uso comum, os prédios públicos e os estabelecimentos comerciais com a visão de um usuário destas áreas. Teve, dentre um dos produtos da pesquisa, o entendimento de que o legislativo do município não atua de forma efetiva em temas relativos à acessibilidade e que as áreas de uso comum do povo da cidade de Pombal pouco atende às necessidades básicas de locomoção, sendo, inclusive, um obstáculo às pessoas que por ali trafeguem. Dessa forma, o trabalho apontou o não atendimento ao Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, bem como a falta de pleno gozo das atribuições da cidadania pelos particulares.

Palavras-chave: Acessibilidade urbana. Autonomia humana. Mobilidade do pedestre.

ABSTRACT

Inherent in society, the debates are responsible for major transformations, presenting to each new generation a new world of ideas and behaviors. From these discussions was given the perception that every human being deserves to be treated equally to any other human and that it is necessary that all the obstacles imposed by him be removed so that he can enjoy all the capacity that the human condition can give him provide. It is important to discuss urban accessibility because of the sensitivity that is pertinent to it and the transformation it can cause in the lives of people who move in a certain region. So, in order to answer the question "is there accessibility in the areas of common use of the people in the urban area of Pombal, Paraíba?", This paper sought to analyze what the norms pertinent to the subject and learned what understanding is being given to urban accessibility and to pedestrian mobility. For that, international, national and municipal standards were observed, as well as how various authors deal with themes such as dignity of the human being, areas of common use, pedestrian, mobility and accessibility. Towards the objective of this work the research was conducted in an exploratory way, to study how a varied part of the authors of the sciences and philosophy approach the theme, interpreting them and also interpreting the city as it presents itself, being a qualitative work. The monograph observed common use goods, public buildings and commercial establishments with the view of a user of these areas. One of the products of the research was the understanding that the municipal legislature does not act effectively on issues related to accessibility and that the areas of common use of the town of Pombal do not meet the basic needs of locomotion, including an obstacle to the people who travel there. Thus, the work pointed to non-compliance with the Principle of the Dignity of the Human Person, as well as the lack of full enjoyment of the attributions of citizenship by individuals.

Keywords: City Accessibility. Human autonomy. Pedestrian mobility.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Fotografia "Calçadas com elevação"	43
Figura 2 - Fotografia "Calçadas ocupadas pelo comércio"	44
Figura 3 - Fotografia "Calçada em reforma"	44
Figura 4 - Fotografia "Calçadas lisas"	45
Figura 5 - Fotografia "Praça Getúlio Vargas"	45
Figura 6 - Fotografia "Praça Jairo Vieira Feitosa"	45
Figura 7 - Fotografia "Banheiros Públicos"	46
Figura 8 - Fotografia "Delegacia Cidadã"	47
Figura 9 - Fotografia "Prefeitura"	48
Figura 10 - Fotografia "PSF"	48
Figura 11 - Fotografia "Secretaria da Agricultura e Arquivo Municipal"	49
Figura 12 - Fotografia "Cartório"	50
Figura 13 - Fotografia "Escola CAIC"	50
Figura 14 - Fotografia "Cemitério Público"	51
Figura 15 - Fotografia "Desnível em comércio"	52
Figura 16 - Fotografia "Seu Serviço é Seu Obstáculo"	52

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	9
2. ALCANÇANDO O CONTEXTO HISTÓRICO LEGISLATIVO EM QUE A ACESSIBILIDADE INTERAGE COM A MOBILIDADE URBANA	11
2.1. LEGISLAÇÕES INTERNACIONAIS.....	12
2.2. LEGISLAÇÕES NACIONAIS	17
2.3. LEGISLAÇÕES MUNICIPAIS	22
2.3.1 ASSUNTOS PRELIMINARES: LEGISLAÇÃO MUNICIPAL RESSURGE EM 1947	22
2.3.2 ÀS LEGISLAÇÕES MUNICIPAIS PROMULGADAS A PARTIR DE 1947 23	
3 DELIMITAÇÃO E EXPLICAÇÃO DE ALGUNS CONCEITOS FUNDAMENTAIS 26	
3.1 DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA E CIDADANIA.....	27
3.2 A ÁREA DE USO COMUM	31
3.3 O PEDESTRE E A MOBILIDADE	34
3.4 ACESSIBILIDADE E ASSUNTOS COM PERTINÊNCIA.....	36
4 RESULTADOS E DISCUSSÕES	40
4.1 DESINTERESSE (OU OMISSÃO) LEGISLATIVA NO MUNICÍPIO DE POMBAL.....	40
4.2 ACESSIBILIDADE AOS BENS DE USO COMUM DO POVO	43
4.3 ACESSIBILIDADE AOS PRÉDIOS PÚBLICOS	46
4.4 ACESSIBILIDADE AOS ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS	51
5 CONCLUSÃO	53
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	55

1. INTRODUÇÃO

No momento, muitas instituições estão em constantes debates. Disso, tem-se, por consequência, a mobilidade de pensamentos e a possibilidade de se discutir determinada matéria de distintos ângulos a fim de se alcançar um fim coerente, possível e que beneficie a sociedade ou um grupo específico ao qual o debate se faz pertinente. Desta forma, se mostra como um dever proporcionar explicações adequadas para se alcançar as finalidades que o debate se propõe.

Este trabalho tem por finalidade fomentar a discussão acerca de alguns aspectos da convivência em sociedade, visto que ao se tratar da pessoa humana qualquer assunto se torna interdependente entre várias áreas e demasiadamente complexo.

A complexidade da qual trataremos é resultado de uma interação entre o Póde Público e privado, entre indivíduo e coletividade, entre empresário e sociedade e muitas outras faces da mesma moeda - usando este termo para designar que estamos todos juntos, mas em polos distintos, a depender de que tipo de análise se deseja obter.

A interdependência entre várias áreas é a necessidade delas de se comunicarem para alcançar seu propósito. Por isso se faz mister abordar o tema além de como é falado por apenas uma determinada classe, abrangendo-o para alcançar o pensamento de autores de diferentes áreas do conhecimento humano.

Desta forma, esta monografia retratará a forma que o Direito trabalhou e trabalha o tema da acessibilidade ao longo da história no âmbito internacional, nacional e enfaticamente no município de Pombal, em como a cidade tem construído sua legislação e como a tem aplicado, isto numa perspectiva interdisciplinar.

Uma breve exposição da história do município em questão se faz necessária, para bem visualizar o contexto em que está inserido, visto que os fatos pertinentes ao seu passado facilitam o entendimento da situação em que se encontra no presente, por isso relata-se um pouco dela.

Em meados de 1698, segundo o SEIXAS (1962) as terras que hoje abrigam a chamada cidade Pombal começavam a ser povoada pelos colonos a partir de guerra travada entre eles e indígenas. Esta cidade antiga do alto sertão paraibano recebeu sua primeira igreja, símbolo da presença portuguesa à época, em 1721. Em 4 de

Maio 1772 se torna vila. E em 21 de julho de 1862 fora elevada à categoria de cidade, honraria para poucas vilas neste tempo.

Desde o movimento de ocupação pela coroa portuguesa este território tem recebido novos habitantes, sejam eles gerados em solo pombalense ou vindos de outras terras em busca de novas oportunidades. A cidade, então, tem aumentado seu número populacional chegando ao patamar de 32.749 habitantes no ano de 2018 segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Toda e qualquer cidade vista do ponto de um organismo vivo é um grande fluxo de pessoas entrando - por pouco ou muito tempo, gerando ou não família aqui - e pessoas saindo - igualmente, por pouco ou muito tempo, com intenção ou não de retornar. Nesse fluxo de pessoas, igualmente diversas a essas, vêm suas necessidades, demandas e empreendimentos. Ações como estas são capazes de gerar grandes vultos de construções civis e que necessitam de uma organização, uma administração capaz de fazê-la andar em conformidade com a necessidade de todos de buscar seus desenvolvimentos pessoais com o fornecimento de instrumentos que lhe possam agregar nesta busca e da retirada de empecilhos que poderiam gerar transtornos e impedimentos ao bom desenvolvimento individual e coletivo.

Assim, atrelando as discussões contemporâneas que inclui a dignidade da pessoa humana, a cidadania, a acessibilidade e a inclusão, vem a emergência de maior atenção à organização da cidade em que irá dispor corretamente as vias públicas - ruas, calçadas, praças -, os seus comércios e seus serviços públicos em prol de um maior acesso por parte de seus moradores e de seus visitantes, para que estes possam desempenhar seus interesses com fluidez, sejam eles o de lazer ou o de trabalho.

Logo, ao tratar das questões pertinentes ao bom andamento das liberdades individuais que gerarão frutos à sociedade é necessário falar da Dignidade da Pessoa Humana. Este dever de garantia por parte do estado de um lado, e um direito individual e coletivo de outro está disciplinado como um Princípio Fundamental da Constituição da Republica Federativa do Brasil de 1988 em seu art. 1º e é considerado um marco muito importante nas lutas em favor da plenitude individual.

Portanto, com o reconhecimento de que nenhum ser humano é inferior ou superior a outro, crescem, entre tantas outras, discussões acerca das barreiras que

impedem que a pessoa humana desempenhe totalmente sua capacidade e as quais criam deficiências em pessoas que as encontram em seu meio e ainda na falta de ações para a supressão desses embaraços, nascendo daí o objetivo de proporcionar ampla acessibilidade, que é algo vai além das diferenças individuais e que usa as ferramentas adequadas para alcançar este objetivo.

Dentro deste contexto, esta peça científica terá como objetivo geral analisar aspectos relacionados à acessibilidade das pessoas que interagem com os ambientes de uso comum do povo na zona urbana da cidade de Pombal situada no Estado da Paraíba. E buscará uma resposta para a seguinte pergunta: há acessibilidade nas áreas de uso comum do povo na zona urbana de Pombal, Paraíba?

Para isso ao presente trabalho foi determinante o uso da pesquisa exploratória, onde se pesquisou entre as Leis de diferentes esferas e buscou aplicar ideias coerentes para satisfazer sua finalidade. Desta forma foram analisados diplomas legais e diversas obras científicas e algumas filosóficas para responder os questionamentos aqui presentes.

Estas obras, entre elas artigos, teses, monografias, livros, folhetos e outros, são de diversas áreas que contribuem para o firmamento do direito tal como ele se apresenta e de quem ele depende para chegar às mudanças que se mostrarem necessárias. Portanto será necessária uma interpretação textual e também da cidade como ela se apresenta, sendo, portanto, uma trabalho qualitativo.

No estudo deste trabalho serão analisadas no primeiro capítulo as normas internacionais, nacionais e municipais no que se refere à sua relação com a dignidade da pessoa humana e a acessibilidade relativa à mobilidade dos pedestres; no segundo capítulo serão abordados os conceitos relativos ao tema, demonstrando o que é dignidade da pessoa humana e sua relação com a cidadania, o que são as áreas de uso comum, quem são os pedestres, o que é mobilidade, o que é acessibilidade e quais os assuntos a estas são correlatas; por fim, nas discussões e resultados, analisar-se-á a efetividade das normas municipais como o Plano Diretor, Código de Urbanismo e como os envolvidos estão se comportando de acordo com a necessidade, reconhecida globalmente, de promover acessibilidade.

2. ALCANÇANDO O CONTEXTO HISTÓRICO LEGISLATIVO EM QUE A ACESSIBILIDADE INTERAGE COM A MOBILIDADE URBANA

A existência da espécie humana é rodeada de novas descobertas provenientes de experimentos e discussões, cada vez mais heterógenas, haja vista o ser humano estar submerso numa mistura e mutação cultural nunca vista na natureza, ainda que comparado com outras espécies de animais.

Desta conjectura se apresentam diversas sociedades discutindo sobre um determinado objeto, sendo previsível que haja um número infindável de teorias sobre cada determinada questão e que não é finalizada em meses ou anos, se alongando, inclusive, por várias gerações.

Ao passar de uma geração a outra a discussão do direito se envolve nas mais diversas ideologias, regimes políticos e formas de ver o mundo. A depender do momento, pode por mais foco ou menos foco no indivíduo em detrimento do coletivo.

Diante desse entrelaçamento de pensamentos ao longo do tempo, aqui analisaremos o contexto histórico com a finalidade de esclarecer como o assunto tema desta peça de monografia, seja ela a acessibilidade dos pedestres às áreas comuns, tem sido e está sendo tratado no âmbito internacional, nacional e municipal.

2.1. LEGISLAÇÕES INTERNACIONAIS

A Declaração Universal Dos Direitos Humanos de 1948 é um marco para a discussão na história dos direitos humanos. Ela, segundo SOARES e SANTOS (1992), foi uma consequência da brutalidade despendida nos anos anteriores à sua promulgação, durante a denominada Segunda Guerra Mundial, onde pessoas extrapolaram a violência em prol de objetivos que feriam a sobrevivência de certos povos.

Nesta Guerra pessoas foram vistas a partir de uma ideologia que buscava a supremacia de uma raça sobre as outros por considerar que a miscigenação seria um caminho para a destruição da raça humana e por isso aquelas pessoas seriam merecedoras de serem tratadas com a arrancada de direitos e com desprezo, como se fosse uma classe sub-humana, para que a raça humana evoluísse (HARARI, 2015)

É perceptível no texto desta importante Declaração a determinação de que todas as pessoas são detentoras de direitos que assegurem suas existências, sem que haja qualquer distinção “de raça, de cor, de sexo, de língua, de religião, de

opinião política ou outra, de origem nacional ou social, de fortuna, de nascimento ou de qualquer outra situação.”

Segundo PIOVESAN (2006), pelas palavras apanhado deste Diploma de que todos os seres humanos nascem livres e iguais em dignidade e direitos, a Declaração dos Direitos Humanos dá o firmamento necessário para se assentar políticas afirmativas que forneçam aos grupos vulneráveis condições dignas de viver, viabilizando seus direitos à igualdade

Em seu escopo, esta Carta trata sobre diversos assuntos pertinentes à personalidade humana no que tange ao alcance da sua plenitude – que se alcança através do gozo de toda sua capacidade como ser humano, inclusive de sua autodeterminação -, a exemplo do casamento e nacionalidade, e, por isso, não se eximiu de tratar do assunto versado em seu artigo 29º do dever que estes mesmos seres têm em assegurar o direito do próximo, ou seja, de atuar de forma a contribuir com a comunidade a qual pertence, o que não poderia, por coerência, ser diferente, visto que de pessoas a sociedade é feita.

Em 1975 é aprovada a Resolução 3.447 pela Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), onde se é reforçada toda a ideologia trazida pela Declaração de 1948 - agora direcionando à pessoa com deficiência - em destaque àquela em que todos devem ser tratados sem diferença de cor, sexo, língua ou outro contexto que possa suprimir sua individualidade, e vai além ao adentrar na questão da pessoa com deficiência e sobre acessibilidade ao impedir a existência de impedimentos aos direitos de pessoas pelas condições, naturais ou não, imposta a elas.

É sucinta ao dar uma nova roupagem ao significado trazido pela locução “pessoa deficiente” com nítida intenção de abranger ao significado àqueles que possam sofrer por causa das condições a ela imposta, referindo-lhe como “pessoa incapaz de assegurar por si mesma, total ou parcialmente, as necessidades de uma vida individual ou social normal, em decorrência de uma deficiência, congênita ou não, em suas capacidades físicas ou mentais”.

Um conceito tão amplo que acaba por abarcar inúmeras interpretações e provocar calorosos debates; e é o que entende MAZZILLI (1991 p. 13) demonstrando o quão abrangente é este conceito que capitaliza, inclusive, pessoas que sofreram com a marginalização imposta pela comunidade, nota-se:

Já anotamos serem inúmeras as condições marginalizantes, como, entre outros, os desvios intelectuais, motores, sensoriais, funcionais, orgânicos, de personalidade, sociais, além de condições que podem chegar para todos, como as decorrentes da idade avançada. São marginalizadas pessoas em razão do sexo, da raça e, ainda, em função de inúmeros outros preconceitos. Tornam-se objeto de preocupação social e jurídica, portanto, não só as pessoas portadoras de deficiência física ou mental, propriamente consideradas, mas até mesmo as pessoas que são socialmente marginalizadas e passam a sofrer qualquer forma de restrição ou de discriminação (quer em virtude da avançada condição etária, quer por força da estatura ou em decorrência até da própria aparência física, ou qualquer outro motivo subalterno). (MAZZILLI, 1991 p. 13)

Por tanto, a definição de pessoa deficiente já não se pode ser estabelecida em poucas linhas em uma análise normativa. É muito mais uma questão de observar as pessoas sob o seu próprio contexto, o que implica uma infinidade de fatores que, ao serem alcançados, podem inclusive descobrir outros. Nesse sentido não é possível restringir o conceito de deficiente, pelo contrário, anda-se na mão de amplifica-lo.

Com diretrizes afim de se fazer surgir a igualdade e a participação plena da pessoa com deficiência, além de dirimir a existência de deficiência entre as pessoas nasce o Programa de Ação Mundial Para as Pessoas com Deficiência em 1982, através da Resolução 37/52, no dia 03 de dezembro.

A dita resolução desconsidera o grau de evolução simplesmente econômica dos países envolvido ao propor que todos tratem com a mesmo “alcance e a mesma urgência” a aplicação do princípio que busca a distribuição de oportunidade igualmente entre todos e em conformidade com o grau de desenvolvimento do país.

Este programa foi dividido em capítulos de forma a proporcionar a discussão dos objetivos, do histórico e dos princípios que circundam o tema, além de fazer um panorama da situação à época para se chegar às orientações para a execução do programa.

Detalha o programa que a sociedade tem se preocupado mais com as pessoas em gozo plenos de suas aptidões do que das pessoas que a esta encontra obstáculos. Propõe, neste contexto, que os Estados criem legislações que proporcione a eliminação de barreiras e que esta perspectiva seja tomada a partir da pessoa com deficiência.

A discussão continua e evolui ao ponto de se chegar à outra grande importante norma de âmbito internacional, sendo ela a Resolução 48/96 de 1993 da Organização das Nações Unidas, a qual retifica a situação histórica referente à

pessoa com deficiência exaltando a importância da discussão dos últimos 200 (duzentos) anos sobre o tema, as medidas internacionais, em especial a Declaração dos Direitos Humanos, e o Programa de Ação Mundial Para As Pessoas Com Deficiência.

O material que compõe esta resolução, como acentuado em seu escopo, foi um produto de deliberações, debates e sessões dos comitês, assembleias e conselhos, que sustentam a competência para tanto, em sede da ONU. Chegando a definir como objetivos proporcionar o exercício de direitos e o cumprimento de obrigações de forma igualitária entre os sujeitos com deficiência e os demais membros da comunidade; a usar conceitos fundamentais baseados no Programa de Ação Mundial; a determinar forma a resolução promove a liberdade ao proporciona a discussão acerca da livre locomoção com a retirada de todos os obstáculos e empecilho que possam criar uma barreira ao medidas de prevenção e reabilitação; e o processo em que se proporciona a fazer com que seja disponibilizado a todos os diversos sistemas existentes, como serviços e informações, por exemplo.

Em sua Regra 5, componente do inciso II que trata das Áreas Alvo da Igualdade de Participação, trata do processo de Acessibilidade e proclama:

- (a) Acesso ao meio físico
1. Os Estados devem adotar medidas para eliminar os obstáculos à participação impostos pelo meio físico. Tais medidas devem consistir na elaboração de normas e diretrizes e no estudo da possibilidade de aprovar legislação que garanta o acesso a diversas áreas da sociedade, tais como a habitação, os edifícios, os transportes públicos e outros meios de transporte, as ruas e outros espaços ao ar livre.

Indica, ainda, a necessidade das pessoas que sofrem tais impedimentos serem consultado para a criação de normas e padrões de acessibilidade, além de prescrever a necessidade dos Estados munirem-se de profissionais adequados à construção de seu meio físico para alcançar aqueles objetivos.

Como visto até aqui, foram criados vários diplomas que seguem a mesma linha de raciocínio e, por assuntos tão semelhantes estarem sendo tratada de maneira tão dispersa, a Convenção da Guatemala de 1999 surgiu com a proposta de concentrar toda a produção do Direito Internacional que vigera até então (FONSECA, 2013)

Este Diploma traz definições de deficiência e de discriminação contra pessoa portadora de deficiência, esta a qual tem sua prevenção e eliminação como principal

objetivo. Segue o diploma normativo trazendo outros objetivos, como a eliminação de qualquer barreira arquitetônica que possa dificultar o acesso das pessoas com deficiência, os comprometimentos dos Estados aderentes, como apoio a pesquisas científicas, a cooperação entre eles para a prevenção e eliminação da discriminação e a tomar medidas de caráter legislativo.

O ano de 2006 ficou marcado pela Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Este Diploma é importante por confirmar o apoio à luta em favor das pessoas com deficiência trazendo em seu escopo, como propósito “promover, proteger e assegurar o exercício pleno e equitativo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência e promover o respeito pela sua dignidade inerente”.

Sua necessidade é demonstrada, de acordo com LOPES (2009, p. 48), em relatório enviado pelos Estados Partes no qual fora constatada que “muita pouca atenção” fora dispensada em favor desta classe, demonstrando a necessidade daquilo que viria ser o Diploma, um sistema específico com normas e programas próprios que abarquem esta classe.

Esta Convenção traz uma mensagem que pode ser “fator-chave” para que de fato as políticas públicas se voltem para este grupo de pessoas, e efetivem os destraves dos obstáculos criados às pessoas com deficiência, visto que ela é regada de princípios norteadores da efetividade das políticas e objetivos a serem alcançados.

Dentre os temas tratados por esta Convenção estão, em artigos próprios, a Acessibilidade (artigo 9), que trata da igualdade de oportunidades no acesso ao meio físico, ao transporte, à informação, a comunicação, à tecnologia proporcionada por estes dois últimos; e a mobilidade pessoal (artigo 20), onde trata do dever do Estado de tomar medidas que proporcionem o máximo de independência possível aos indivíduos.

A acessibilidade trazida por esta convenção é uma ferramenta que proporcionará o alcance da autonomia humana. E para chegar a este fim a coalizão reconhece que existem muitos mais barreiras do que apenas as barreiras físicas, as quais são de mais fácil percepção. Isto comuna, inclusive no reconhecimento de que a disseminação de informação e de tecnologias devem se adequar à possibilidade de alcance por qualquer pessoa (VITAL E QUEIROZ, 2018).

“Máxima independência possível” é o termo usado pela Convenção para determinar a direção que deve seguir as ações sobre a mobilidade das pessoas com deficiência, procurando facilitar a mobilidade através do acesso às técnicas de mobilidade e a fomentação às entidades de produzirem ajudas técnicas adequadas e de retirar cada obstáculo que possa vir a prejudica-las.

2.2 LEGISLAÇÕES NACIONAIS

É datado em 1978 o primeiro posicionamento legislativo do Estado brasileiro acerca do assunto da acessibilidade e se constituíra através da Emenda Constitucional nº 12/78 onde se busca assegurar à pessoa com deficiência melhoria em sua condição social e econômica.

As medidas trazidas no corpo do artigo emendado cercam áreas da educação e da assistência, também proibindo a discriminação e garantindo possibilidade de acesso a logradouros e edifícios públicos.

Esta Emenda vem quase que exatamente dez anos antes da promulgação da Constituição Federal de 1988 que foi responsável pela inserção de uma responsabilidade maior por parte do Estado em favor das pessoas com deficiência.

De acordo com FORNASIER e LEITE (2016), apesar da evolução legislativa presente na EC nº 12/78, a segregação estabelecida na questão relativa à educação seria alvo de grande resistência hoje, visto que se tratava de uma educação especial, objetivando separar pessoas com deficiência de pessoas que não a possui.

A citada Emenda Constitucional constituíra uma ação, no tocante à educação, em direção contrária às normas internacionais, visto que separava pessoas de forma a ser possível apontar quem teria deficiência e quem não teria. Portanto, usando de um conceito muito pontual para distingui-los, criando-se dois grupos de pessoas e impediam que ambas se unissem no mesmo ambiente escola para que houvesse uma miscigenação cultural, portanto, constituiu um entrave ao próprio progresso do debate e ao combate das discriminações existentes em consequência da existência de deficiência.

A Lei 7.405 de 1985, criada num contexto de redemocratização, obriga todos os estabelecimentos em que seja possível o acesso, circulação ou utilização por pessoas portadoras de deficiência a disponibilizarem de forma visível o Símbolo

Internacional de Acesso. Se mostrando esta lei como um passo enorme tomado em um contexto de poder constituinte.

Também no ano de 1985 a Associação Brasileira de Normas Técnicas estabeleceu a NBR 9050 que tem por finalidade tratar parâmetros a serem seguidos que proporcionarão acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, se mostrando como um grande avanço na conquista daquele direito, visto que tratara do assunto de forma técnica usando as medidas e formas adequadas.

Por sua vez a Carta Magna de 1988 garante “acesso universal e igualitário” às ações de promoção, proteção e recuperação do direito à saúde; a “igualdade de condições” para que se tenha acesso e permaneça e ambiente escolar; e o “acesso às fontes culturais” da nação.

Continua a Carta Maior, ao tratar de Acessibilidade, garantindo que será através da edição de uma lei em que serão ditadas as normas referentes à construção de “logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo” com o objetivo precípuo de que pessoas com deficiência tenham adequado acesso a estes meios.

Em seguida surge a Lei 7.853/89, regulado as ações e as diretrizes pelo Decreto nº 3.298/99, que dispõe acerca do apoio à pessoa portadora de deficiência e sua integração social em diversas áreas como na saúde, no acesso à educação, na habilitação e reabilitação profissional, no acesso ao trabalho, à cultura, ao desporto, ao turismo e ao lazer; e também sobre a tutela jurisdicional de interesses coletivos e difusos dessas pessoas, disciplinou a atuação do Ministério Público e definiu crimes, pondo como responsabilidade do Poder Público fazer com que pessoas com deficiência tenham garantida a possibilidade de ter o gozo pleno do exercícios de seus direitos básicos decorrente da Carta Maior e de outras Leis, promovendo seu bem-estar pessoa, social e econômico. (FERREIRA, 2009)

A Política Nacional do Idoso, Lei Federal Nº 8.842/94. como marco nacional de acessibilidade em específico ao idoso às áreas de promoção e assistência, da saúde, da educação, do trabalho e previdência social, da habitação e urbanismo, da justiça, da cultura e lazer.

Esta lei é o reconhecimento de que o envelhecimento é um estágio natural e alcançável por todas as pessoas. E a partir disso a lei se propõe a promover um envelhecimento saudável em que não necessariamente se estagne ou se diminua a

capacidade funcional da pessoa idosa. Neste sentido VIANA et al, ao tratar do assunto em relação especificamente à saúde, mas que pode ser estendido a qualquer das outras áreas citadas pela lei, esclarece:

a ação do setor saúde na atenção integral à população idosa está fundamentada na Política Nacional de Saúde do Idoso (lei nº 8842/1994), tem como propósito a promoção do envelhecimento saudável, a manutenção e a melhoria da capacidade funcional dos idosos, a prevenção de doenças, a recuperação da saúde e a reabilitação daqueles que venham a ter a sua capacidade funcional restringida. (VIANA et al, 2010)

Um envelhecimento saudável requer atenção aos indivíduos por partes da sociedade, da política pública, de sua família e dos indivíduos que o rodeiam, além da participação dele para se consagrar as políticas de seu interesse como coletividade, entende a Lei.

Nesta esteira do tempo, na porta do século XXI, surge, no ano 2000, a lei nº 10.048 com o intuito de garantir a prioridade de atendimento às pessoas nas condições descritas no art 1º; além de se regular às empresas públicas e às concessionárias de transporte coletivo que se reservem e identifiquem vagas que atendam ao grupo; e garante às pessoas com deficiência facilidade ao acesso aos logradouros, sanitários e edifícios públicos.

No texto original desta lei eram alvos de tais prioridades de atenção, nas palavras da lei, a pessoa com deficiência física, os idosos a partir de sessenta e cinco anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por criança de colo. Em 2003 foi dada redação em que diminuía a idade da pessoa idosa para sessenta anos e em 2015 fora acrescida a condição de obeso a esta lista.

Naquele mesmo ano de 2000 foi estabelecidas normas no corpo da Lei Federal 10.098 que serviria de, segundo NUNES (2010), adequação do Estado brasileiro às políticas adotadas pelas Nações Unidas e da Comunidade Europeia. Explana, em poucas linhas, a direção tomada pela adoção da política contida na citada Lei:

O Brasil adequou-se a essas políticas, através da Lei nº 10.098 de 19/12/2000, que trata da questão da acessibilidade como uma questão de direito, uma possibilidade de garantir a todas as pessoas o acesso aos bens, serviços, produtos e equipamentos e de assegurar condições para o exercício de cidadania e autonomia, com o máximo possível de usabilidade e segurança a todos. Trata-se de uma questão de humanidade e de inclusão.

Portanto, a Lei Federal 10.098/00 é uma importante ferramenta na luta em favor da igualdade de condições entre as pessoas, independentemente de sua deficiência, visto que é peça fundamental no trato isonômico entre os membros da sociedade.

Seu corpo é marcado pela presença de vinte e sete artigos divididos em dez capítulos. A configuração dos capítulos se inicia com as disposições gerais, o que é a lei, para o que é e para quem é, também trazendo importantes conceitos. E segue com os capítulos intitulados de Dos Elementos Da Urbanização, Do Desenho E Da Localização Do Mobiliário Urbano, Da Acessibilidade Nos Edifícios Públicos Ou De Uso Coletivo, Da Acessibilidade Nos Edifícios De Uso Privado, Da Acessibilidade Nos Veículos De Transporte Coletivo, Da Acessibilidade Nos Sistemas De Comunicação E Sinalização.

Finaliza, então, com seus três últimos capítulos tratando sobre a necessidade e apoio à ajuda técnica, o fomento à eliminação de barreiras e, por último, com as disposições finais, onde trata de questões orçamentárias, prazos para início do cumprimento da lei, de campanhas elucidativas e educativas.

No ano seguinte àquelas leis, em 2001, é promulgada a Lei Federal nº 10.257 que tem o condão de regulamentar os arts. 182 e 183 da Carta Magna e tratar sobre as diretrizes gerais de políticas urbanas.

A obra legislativa ratifica a competência da união para tratar de questões de interesse da política urbana, dentre elas a de criar diretrizes gerais para se alcançar a acessibilidade aos locais públicos. E obriga a criação de um Plano Diretor para os municípios.

Nas linhas da autora MENCIO (2007), esta lei segue o sentido de política pública, pois permitiu que a Administração utilizasse, em conjunto com a sociedade, dos meios adequados para se alcançar seu fim. Logo se trata de uma lei com alto teor participativo e integrativo, visto que permitiu que a sociedade trouxesse os problemas para a mesa do Poder público e que juntos buscassem uma solução.

2003 é no ano do Estatuto do Idoso. Um diploma que dá visão abrangente sobre a condição de pessoa idosa, ampliando direito e revelando sujeitos obrigados a proverem aqueles direitos aos idosos, nesse sentido afirma ALMEIDA (2016) que os obrigados se tratam da sociedade, da família do idoso, da comunidade e do próprio Estado.

Esta lei traz em seu art. 38 a necessidade de que alguns aspectos sejam observados nos programas habitacionais públicos ou subsidiados com recursos públicos, dentre eles, a de que inexistam barreiras arquitetônicas e urbanísticas, garantindo assim acessibilidade a pessoas na condição de idosos.

Em 2004 viria o Decreto Federal nº 5296/04 que regula as Leis Federais nº 10.048 e a nº 10.098 com diversas imposições para alcançar a acessibilidade. Os edifícios de uso público ou coletivo quando eles estiverem de acordo com os padrões impostos pelo próprio decreto em que obriga que quando houver uma construção, reforma ou ampliação ou mudança de destinação torne-os acessíveis às pessoas deficientes ou com mobilidade reduzida.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, através da Lei Federal nº 12.587, é estabelecida no ano de 2012. E nas palavras de PIMENTA e FARIA , esta lei e o Estatuto da Cidade:

contribuem para transformar as cidades em sustentáveis, nos âmbitos da compacidade e mobilidade urbana. Esta discussão é baseada nos princípios do direito à cidade sustentável e seu desenvolvimento, objetivo de ambas as leis, segundo Art.2º do Estatuto da Cidade e no Art. 5º da Política Nacional de Mobilidade Urbana. (PIMENTA e FARIA, 2015, p. 2),

Nessas linhas há de se observar que é uma lei que procura proporcionar que as cidades estejam compatíveis com a necessidade de locomoção dos indivíduos que por ela passem, permitindo-lhes o gozo do acesso ao necessário que lhes suprirão as necessidades causadas pelo empreendimento em seus objetivos.

SILVA e ROMERO (2010, p. 2 apud PIMENTA e FARIA, 2015), define cidade sustentável como aquela com as devidas adequações às “necessidades humanas, resultante de experimentos, vivências, pesquisas e interações dos fenômenos socioculturais, econômicos, ambientais e tecnológicos”, portanto, dando possibilidades a todas as pessoas que desta cidade necessite.

Por último e o que se tem de mais atual em relação ao tema em âmbito nacional, é a Lei 13.146 de 2015, denominada Estatuto da Pessoa com Deficiência e que é responsável pela alteração de 21 (vinte e um) Diplomas, constituindo uma grande reforma em parte significativa do ordenamento jurídico.

COSTA FILHO E ARAÚJO (2015 p, 02), observa o tratamento modelador que a Lei, influenciada pela Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, aplicou ao ordenamento jurídico objetivando que “novos

tratamentos fossem redesenhados e as novas visões determinadas pela Convenção integradas, de forma objetiva, na referida legislação”, sendo motivo de grande reformulação de ações políticas.

2.3 LEGISLAÇÕES MUNICIPAIS

2.3.1 ASSUNTOS PRELIMINARES: LEGISLAÇÃO MUNICIPAL RESSURGE EM 1947

A história legislativa da cidade de Pombal no Estado do Paraíba inicia-se numa visita ao Arquivo, achando-a entre os arquivos permanentes. Lá é possível ter acesso às legislações que foram desenvolvidas pelo Poder Legislativo Municipal, porém apenas a partir do ano de 1947.

CAVALCANTI (2017) explica o fenômeno de se alcançar obras legislativas de municípios apenas a partir desta época, pondo-o como consequência da reformulação de regras constitucionais provenientes da Constituição de 1946. Esta Constituição foi elaborada com a finalidade de pôr um fim ao Estado Novo, que, por sua vez, fora instaurado por Getúlio Vargas em 1937 e perdurou até o primeiro mês do ano daquela constituição.

A Constituição de 1946 foi responsável por devolver aos municípios a autonomia política, administrativa e financeira, tomado pela Constituição de 1937, concedendo-lhes a permissão de que se decretassem e arrecadassem os tributos necessários à manutenção dos serviços e obras. (SAMPAIO, 1990, apud CAVALCANTI, 2017)

No mesmo ano da promulgação da Carta Maior responsável por devolver autonomia aos municípios, a cidade de Pombal realizou eleições para Prefeito e Vereadores, os elegendo e iniciado uma nova vida legislativa no município (SEIXAS, 1962).

Portanto, é compreensível que haja, nos arquivos do município, Leis apenas do ano de 1947 e seguintes, haja vista a falta de autonomia da cidade nos anos anteriores e a precariedade no armazenamento dos documentos anteriores ao estabelecimento do Estado Novo; também não apresentará empecilhos ao presente trabalho, visto que o tema tratado é contemporâneo aos registros existentes.

2.3.2 ÀS LEGISLAÇÕES MUNICIPAIS PROMULGADAS A PARTIR DE 1947

Nasce, no ano de 1985, o Código de Urbanismo pombalense divisionado em quatro Títulos, os quais tratam sobre o parcelamento do solo, os aspectos paisagísticos e estéticos e dispõe sobre as obras e sobre a postura a serem tomadas.

Em seu primeiro título, sobre o parcelamento do solo, dividido em nove capítulos, traz os objetivos da lei, sendo eles o de orientar o projeto e a execução de qualquer obra de parcelamento do solo municipal e assegurar que os padrões essenciais de urbanização fossem observados; as definições pertinentes que se propõe a lei; detalha normas técnicas a serem seguidas; dispõe sobre infrações e penalidades; como será o uso do solo, a divisão territorial, a estrutura viária e os relacionamentos entre edificações e lotes.

O segundo título se restringe a abordar como se dará a preservação das áreas verdes e a estética dos logradouros, sendo logo seguido do terceiro capítulo, o qual dispõe do trâmite entre a apresentação do projeto e a entrega das obras, bem como sobre as condições gerais das edificações residenciais e não residências, da demolição, das construções irregulares e das multas; e finaliza tratando da postura tomada quanto a higiene, os costumes, a segurança, da ordem pública e o funcionamento das indústrias e o comércio.

O art. 89 desta lei verbera que os edifícios públicos devem possuir condições técnicas-construtivas que oportunizem às pessoas com deficiências pleno acesso e circulação; e a norma é complementada pelo art. 147, o qual dispõe que aqueles edifícios deverão contar com rampas de acesso ou, se impossível a construção destas, que a portaria esteja no nível da calçada; e pelo art. 148 que obriga adaptação aos banheiros localizados naqueles prédios àquelas pessoas.

Aos particulares donos de propriedades, com edificação ou não, em solo pombalense, por força do art. 72 c/c art. 128, deverá construir e manter, na faixa correspondente à sua propriedade, passeio público em estado adequado ao trânsito de pessoas.

O art. 255, por sua vez, trata do uso das calçadas por parte dos estabelecimentos comerciais, não no sentido de implementar um impedimento total, mas de criar uma norma apaziguadora no que poderia vir a ser um impasse. Nesse

sentido a norma permite que o estabelecimento utilize a calçada a que a si corresponde, mas que deixe ao menos dois metros para o trânsito de pedestre.

A Lei Orgânica do Município, a qual está em vigência hoje, é datada do ano de 2002 e se apresenta formada por várias ideias em consonância com seu tempo. Em seu escopo é possível perceber norma que exige a criação do Plano Diretor orientado a avaliar a realidade do município, analisar os planos postos, identificar os problemas e apontar as necessidades prioritárias à qual o Poder Público deve prestar intervenção.

Este Plano Diretor deve, além de dizer o que é a função social da propriedade e de fazê-la cumprir-se, ser também atualizado anualmente observando-se, entre outros aspectos, as diretrizes relativas à estrutura urbana, o uso e ocupação do solo, as áreas de interesse social e especial e a infraestrutura urbana, com o objetivo de organizar o crescimento urbano e assegurar o acesso ao serviço básico de infraestrutura, equipamentos urbanos e comunitários adequados.

A Lei Maior Municipal, em seção reservada a assuntos relativos à família, à criança, ao adolescente e ao idoso, impõe obrigação à sociedade, à família e ao Município de amparar as pessoas idosas a partir da defesa de seu bem-estar, de sua dignidade e do seu direito à vida, através do uso de políticas e programas que visem este fim.

O art. 96 do Diploma supracitado reserva-se a tratar dos princípios que as normas municipais devem observar ao atendimento das pessoas com deficiências, e ainda põe como dever do Município assegurar-lhes inserção na vida econômica e social e o total desenvolvimento de suas potencialidades.

Em 10 de Outubro de 2006, cerca de cinco anos após a norma determinativa presente na Lei nº 10.257/01 para a sua criação, o município de Pombal elabora seu Plano Diretor sob a Lei de numeração 1.287/06. Compõe-se de 46 artigos que tratam desde a definição do que é um Plano Diretor, quais são seus objetivos e quais ações devem ser tomadas para que se faça efetivo, passa por diversas áreas como cultura, educação, saúde, habitação e, inclusive, trata sobre futuras ações tomadas em âmbito legislativo, como a criação de Código de Edificações, Código de Postura e Código do Meio Ambiente.

Este Diploma define Plano Diretor como um instrumento básico, global e estratégico da política de desenvolvimento do Município, acentuando que sua finalidade é nortear a atuação não só do Poder Público, mas também da iniciativa

privada na construção dos espaços públicos, urbano e rural, tendo como visão assegurar que a população tenha as melhores condições de vida.

Para VILLAÇA (1999), o Plano Diretor seria nascedouro do diagnóstico científico da realidade de cada cidade o qual abrangeria diversas áreas como a realidade social, física e econômica. Com estes dados postos seria possível se criar um plano para o futuro desenvolvimento socioeconômico do Município, assim como da organização do solo e da infraestrutura, por exemplo.

Entre seus objetivos se destaca o de assegurar a função social da propriedade urbana e dos espaços públicos. A própria Lei dispõe sobre como se cumprirá a função social da propriedade, sendo submetendo-lhes aos direitos inerentes aos interesses coletivos relacionados à ordenação da cidade.

Para alcançar seu fim principal, põe às outras leis, que nascerão de seu ventre, objetivos básicos como o de prevenir ocorrências de distorções do crescimento urbano e rural, o de evitar e prevenir incompatibilidade de uso do solo e o de estimular e disciplinar a produção imobiliária, favorecendo a provisão de espaços adequados e criando condições de bom atendimento do mercado e da demanda social. Caminhando no sentido de uma organização do espaço municipal em que haverá a participação do Poder Público e do particular, inclusive com a garantia que sejam realizadas audiências públicas para revisar a legislação urbanística do município.

Está posto em seu art. 19, na seção VI, que discorre sobre a Política de Promoção e Assistência Social, o objetivo de promover a habilitação e a reabilitação das pessoas com deficiência e sua integração à vida comunitária, bem como o de assegurar o cumprimento das normas trazidas pela ABNT 9050. Da mesma forma, ao abordar o as Políticas do Sistema Viário e do Trânsito, compromete o sistema normativo a garantir a segurança do pedestre e as condições adequadas ao deficiente físico e visual.

Desta forma, a Lei nº 1287/2006, para que seu fim seja alcançado, se compromete com a integração social através de várias áreas, objetivando alcançar a totalidade de pessoas presentes na cidade, seja em espaço de propriedade do poder público ou do privado, sendo em relação à pessoa com ou sem deficiência.

Em 2009 foi promulgada a Lei nº 1.398. Esta Lei dispõe sobre a criação do conselho municipal do idoso, o qual tem como atribuição, entre outras, promover a integração do idoso no contexto social; assegurar ao idoso sua cidadania e seu

bem-estar na família e na comunidade; e promover ações que visem a valorização do idoso.

Nesse sentido, ver-se uma atuação legislativa em tornar a cidade capaz de acolher as necessidades da pessoa idosa, afastando empecilhos que possam impedir seu bem-estar familiar e comunitário, e com mesmo fim promovendo ações que o prestigie, em todos os níveis.

No primeiro trimestre do ano em que se escreve este trabalho, 2019, por sua vez, fora estabelecido, através da Lei nº 1.865, prioridade de atendimento em estabelecimentos públicos e privados a pessoas com o Transtorno de Espectro Autista (TEA), mais conhecido como autismo. Demonstrando, nesse momento, uma atuação legislativa condizente os avanços dos debates sobre o tema.

3 DELIMITAÇÃO E EXPLICAÇÃO DE ALGUNS CONCEITOS FUNDAMENTAIS

Estendemos que uma simples mensagem, por mais simples que ela possa parecer ser, não será diretamente compreendida, visto haver algumas barreiras que podem cercar a transmissão do conteúdo que ela carrega e impedir que seja absorvida pelo receptor da forma que era desejado pelo emissor.

Foi dito por Alejandro Jodorowsky que “entre o que eu penso, o que quero dizer, o que digo e o que você ouve, o que você quer ouvir e o que você acha que entendeu, há um abismo”. Nesta frase o autor expõe a dificuldade de que uma comunicação fosse de fato estabelecida já que o problema se inicia ainda na parte do pensamento do emissor, passando pela dificuldade deste de decodificar seu próprio pensamento e chegando a pôr suas palavras em disfunção da raiz do pensamento. Já por parte do receptor a mensagem chega carregada das suas próprias percepções pré-concebidas e é entendida baseada nas verdades constituídas em sua existência e interpretada conforme uma conjectura alheia à própria mensagem.

Portanto, o presente capítulo, reconhecendo a barreira gerada pela comunicação, se propõe a explicar os termos principais do tema o qual se debruça, pois acolhe a necessidade de que o leitor tenha uma base para se entender ao que o conteúdo se propõe.

Assim se faz mister iniciar pelo norteador dos direitos e obrigações que é a dignidade da pessoa humana, assim como também por aquilo que se desenvolve a

partir do trato entre Estado e Indivíduo: a cidadania. Seguindo vê-se a o que se refere o trabalho ao falar de áreas de uso comum, pedestre, mobilidade, acessibilidade e os obstáculos aos pedestres presentes naquelas áreas.

3.1 DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA E CIDADANIA

A Carta Magna é um marco em âmbito nacional na luta pelo reconhecimento do direito a uma vida digna a todas as pessoas humanas, fazendo deste direito uma condição basilar para a discussão das demais questões. Neste sentido, ROCHA (2016) põe o princípio do respeito à dignidade humana como o caminho certo a ser percorrido na interpretação do ordenamento jurídico.

Vida digna esta intimamente ligada à consciência do indivíduo, pertencendo a sua autoestima, e na sua independência de conseguir se autodeterminar, desta forma, vida digna é o empoderamento da pessoa diante de suas próprias escolhas à satisfazê-las (DIAS, 2004)

Exalta-se que vale apenas como um marco em questão legislativa, legal ou normativa, pois não é a Constituição Federal ou uma Convenção Internacional a criadora da Dignidade da Pessoa Humana, na verdade esta condição inerente a todas as pessoas, sem exceção, esta firmada além da vontade de qualquer Poder Constituinte, sendo algo que nasce junto ao próprio ser humano. Neste sentido enaltece o Professor José Afonso da Silva que:

A dignidade da pessoa humana não é uma criação constitucional, pois ela é um desses conceitos a priori, um dado preexistente a toda experiência especulativa, tal como a própria pessoa humana. A Constituição, reconhecendo a sua existência e a sua eminência, transformou-a num valor supremo da ordem jurídica, quando a declara como um dos fundamentos da República Federativa do Brasil constituída em Estado Democrático de Direito. (DA SILVA, p. 03, 1998)

Este Princípio tem como sustentáculo a impossibilidade da “redução do homem à condição de mero objeto do Estado e de terceiros” (NOBRE JUNIOR, 2000, p. 04), ou seja, a pessoa humana nasce humana e permanece nesta condição por toda sua vida, nunca sendo tratado como inferior a outro humano ou como ferramenta para alcançar os fins desejados pelo Estado ou por outra pessoa. Vê-se no humano, em qualquer pessoa, o direito à autodeterminação.

Nobre Junior captura a ideia de que a Constituição Federal de 1988 reconhecera a primazia de pôr o sujeito como objeto mais importante no alcance de seus objetivos, ideia que se segue ao iluminismo, afastando a ideia de que o Estado ocupa o espaço de protagonista e impedindo que qualquer pessoa tenha contra si deflagrado um trato desumano ou degradante.

Na observação de que o Princípio da Dignidade da Pessoa Humana é algo anterior a qualquer positivação e de que neste caminho houve o reconhecimento pela Carta Magna brasileira, SILVA e ZENNI (2009) exalta a necessidade de que seja difundido o conhecimento às pessoas componentes da sociedade, para que elas sejam capacitadas a participar do debate social, bem como seja fomentada a importância da atuação por parte destes mesmos membros para que convirjam as ações a conquistas de direitos pertinentes a este ou qualquer outro princípio. Seguindo nessa linha acentua Pietro Perlingieri:

As formações sociais, mesmo quando se colocam em planos diferentes, têm autonomia e capacidade de auto-regulamentação, mas sempre no âmbito do ordenamento no qual são destinadas a ter precípua relevância. Homologar, aprovar, controlar atos e atividades de uma formação social significa garantir, no seio da comunidade, o respeito à dignidade das pessoas que dela fazem parte, de maneira que se possa consentir a efetiva participação às suas vicissitudes. (1999, p.39, *apud* SILVA e ZENNI, 2009, p.209)

Nesse sentido é possível afirmar que há um limite de exercícios de direitos por parte de um indivíduo, visto que este está cercado de tantos outros indivíduos e que possuem tantos quantos direitos aquele possui e, por uma questão de harmonia e coerência, há de se limitar o direito de um à obrigação dele próprio de respeitar o direito igual do outro. Ou seja, não é possível falar de direitos sem falar de obrigações, porque se alguém tem direito pela condição que comporta de ser humano, outros também o tem, e por isso é necessário que sejam freadas, através de obrigações balanceadas, o excesso de direito em prol do direito equilibrado entre todos e, portanto, nasce a necessidade de regular condutas.

Vale acentuar, como trazido por DE ALMEIDA (2010, p. 382), que existe uma ponte que liga o Princípio Da Dignidade Humana ao Princípio Da Autonomia, e que “respeitar a autonomia é valorizar a consideração sobre as opiniões e escolhas, evitando, da mesma forma, a obstrução das ações do sujeito autônomo, a menos que sejam claramente prejudiciais a outros.” Ou seja, a ponte diz que a Dignidade

Humana e a Autonomia da Pessoa estão ligadas pela valorização do indivíduo como tal, cobrindo-o de aparato principiológico para discutir em favor de uma existência em se tenha as condições para vivê-la sem, ou com o mínimo possível, de obstáculos.

Reforça-se o sentido de que se deve alcançar uma liberdade de exercício de direitos por um indivíduo, desde que, para isso, não seja prejudicado a liberdade de exercício de direitos de outro indivíduo.

Na mesma esteira em termos de finalidade está contido o contemporâneo conceito de Cidadania, acentua MELO (2013) ao decorrer sobre a historicidade do termo. De acordo com o autor a palavra cidadania tem berço na Grécia e remete à participação restrita aos naturais de solo Grego à atuação política; sendo também a forma prática na Roma, onde abarcava apenas os nobres romanos.

Continua o autor e assimila a Baixa Idade Média à percepção de que o conceito de cidadania deveria abranger não só os direitos políticos como também o de igualdade e, posteriormente, com o Iluminismo, adicionando-se o ideal de Liberdade em que pregava que o homem é livre de todas as supressões formadas pelo Estado contra o indivíduo. A cidadania alcança no Iluminismo um sentido amplo em que abraça as demandas individuais. Com tantas modificações o resultado é de que, hoje, é indissociável o conceito de cidadania e de dignidade da pessoa humana.

FILOMENO delinea com precisão a tênue linha que se refere o termo cidadania, pondo-o como ponto para o qual converge a atuação do Estado, tanto no sentido de atuar na promoção dos direitos daqueles como dispor de meios para que seja possível que eles sejam garantidos. Leia-se:

Poderíamos conceituar cidadania como a qualidade de todo ser humano, como destinatário final do bem comum de qualquer Estado, que o habilita a ver reconhecida toda gama de seus direitos individuais e sociais, mediante tutelas adequadas colocadas à disposição pelos organismos institucionalizados, bem como a prerrogativa de organizar-se para obter esses resultados ou acesso àquelas meios de proteção e defesa. (FILOMENO, 1999, apud BRAGA, 2001, p. 01)

Desta forma, assevera BITTAR (2006), que a cidadania foi abraçada pela Constituição Federal da República de 1988, assim como a Dignidade da Pessoa Humana, como um fundamento da República, estando presente no art. 1º, inciso II, fazendo com que ela fosse apelidada de “constituição cidadã” justamente porque se

dispõe a abrigar em seu seio os anseios vindos da sociedade em geral, trazendo um embasamento jurídico adequado às conquistas sociais buscadas pela população brasileira.

VIANA (2010) ressalta que a Carta Magna renova as discussões éticas, ao passo que tem uma incessante busca por um convívio harmonioso nas diversas searas presentes na sociedade, desde comportamentos individuais a comportamentos relativos ao convívio em comunidade e também do próprio Estado através dos seus órgãos governamentais.

Para que não haja confusão, portanto, é necessária pôr em palavras o que seria a negação do direito à cidadania: “exercitar cidadania não significa, em momento algum, delegar ao Estado a tarefa de gerenciar políticas públicas, ações estratégicas ou investimentos adequados em justiça social” (BITTAR, 2006, p. 06). Negar a cidadania seria ocupar a posição de um ser desinteressado diante dos acontecimentos que permeiam a sociedade. O contrário é necessário: que a pessoa ocupe uma posição ativa nas decisões, que contribua para a inclusão de outras pessoas ao debate.

Nesse sentido VAGAS (2002) põe como condição para a efetivação da condição de cidadão que os indivíduos tenham gozo de sua individualidade e liberdade e que somado a isso sejam participativos. E acrescenta um divisor para distinguir o ser do não ser ao afirmar que “os verdadeiros cidadãos são aqueles que assumem com consciência e responsabilidade tanto as escolhas éticas quanto seus atos políticos. Na verdade, temos que recolocar o ser humano no centro da problemática dos valores.”

Portanto, para que haja a efetivação dos direitos e obrigações, efeitos da condição de cidadão, é necessário que todos estejam sob um tratamento isonômico, sob risco de não se atingirem os objetivos individuais e institucionais, isto é, cada um deve ter um tratamento condizente com suas condições sem que com isso seja privilegiado ou desprezado.

Nesse sentido CAMPELLO e SILVEIRA (2010, p. 4975) destaca a necessidade de que as pessoas estejam no mesmo nível e aptas ao exercício de seus direitos e obrigações:

Desse modo, a dimensão atual da cidadania deve ser vista de maneira horizontal, com o envolvimento de concidadãos em pé de igualdade no

acesso a todos estes direitos e no cumprimento dos seus deveres, implicando uma relação de intersubjetividade e de solidariedade.

No contexto em que se vê o mundo globalizado constituído por Estados fica indissociável os conceitos de cidadania e dignidade da pessoa humana, visto que a relação entre indivíduo e pátria é um complexo de direitos e obrigações recíprocas, de forma vertical – entre o Estado e o indivíduo - e horizontal – entre os Estados e entre os indivíduos; e que ambos estão para o indivíduo como ferramentas que possam proporcionar-lhes o gozo de uma vida plena.

3.2 A ÁREA DE USO COMUM

Para que este trabalho monográfico alcance seu objetivo é necessário esclarecer qual espaço físico está inserido a problemática acerca da acessibilidade das pessoas que interagem com as áreas de uso comum situados na zona urbana da cidade de Pombal, na Paraíba, em sua fruição.

O Código Civil de 2002 separa capítulo exclusivo para tratar da classificação dos bens públicos, dividindo-os, em seu art. 99, em bens de uso comum do povo, bens de uso especial e os bens dominicais.

Segundo GONÇALVES (2011), os bens de uso comuns do povo desnecessitam de qualquer formalidade para o seu gozo e, seguindo esta linha, ainda assim é possível que o Poder Público regulamente seu uso ou torne-o oneroso, sem que perca a característica de bens de uso comum.

Segue o autor salientando que os bens de uso comum pertencem às pessoas jurídicas de direito público e não aos particulares, estando, portanto, no exercício do domínio destes bens, àqueles conferido o poder de guarda, de fiscalização e de reivindicação, quando necessário ao bem público, podendo, inclusive, vedar ou restringir seu uso.

Neste sentido ainda acrescenta PEREIRA (2011) que a reivindicação por parte do Poder Público pode se dar quando há uma tomada para uso exclusivo por parte de pessoa natural ou pessoa jurídica impedindo que outras pessoas usufruam as benéficas que estes bens podem proporcionar, por exemplo, a livre locomoção.

O Diploma Cível traz a título de exemplos de bens de uso comum do povo os rios, os mares, as estradas, as ruas e as praças, porém o legislador deixou para

outros Diplomas a conceituação desses bens. Alguns deles se encontram no Código de Trânsito Brasileiro, a exemplo de Via, Via Urbana, Logradouro Público, Calçada e do Passeio. Vejamos:

VIA - superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, passeio.

VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadas.

CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.

PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

Neste sentido, BEZERRA resume alguns desses conceitos ao mesmo tempo em que ressalta a importância das calçadas, leiamos:

Nas vias públicas, existem, em regra, três segmentos de concreto apostos em paralelo, a saber, um caminho apropriado para o trânsito de veículos e dois passeios a ele adjacentes, destinados à circulação de pedestres. Estes últimos consistem nas calçadas, caminhos de uso público que têm, por objetivo fundamental, propiciar às pessoas de diferentes idades e condições físicas um traslado seguro pelas ruas da cidade. (BEZERRA, 2012, p. 01)

As vias públicas são, portanto, constituídos de um local apropriado para que os veículos circulem e por duas vias que serão destinadas à livre locomoção de pessoas, sendo acessíveis às diversas deficiências e idades, proporcionando-as segurança.

De acordo com MACHA as praças públicas tem uma importância tamanha para a questão da saúde e do lazer da população e é de qualidade de imperativo categórico a não desvirtuação de sua finalidade que é posta em risco quando adicionado construções que não buscam o fim a qual se presta.

Esses espaços públicos não podem sofrer alterações que descaracterizem suas finalidades precípuas, que visam o lazer e a saúde da população. Assim, contrariam as finalidades públicas primárias desses espaços a construção de estacionamentos de veículos, autorizações para implantação de bancas de jornais, cabinas telefônicas e bares, ou a autorização de

painéis ou de “parques de diversões”, mesmo que em caráter temporário. (MACHA, 2013, p. 460)

Quanto aos bens de uso especial GONÇALVES (2011) diz serem aqueles bens usados pelo Poder Público para o assentamento da execução de um serviço público, abrangendo tanto aqueles pertencentes à administração direta quanto a autarquias.

PEREIRA (2011) acrescenta que, sem a perda da característica de bem público de uso especial, pode a administração pública permitir ou restringir o acesso por parte dos administrados.

Englobados pelo conceito de bens de uso especial estão os serviços que se proporciona “a satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade, ou simples conveniências do Estado.” (MEIRELLES, 1985, p. 272) tendo como exemplo, as escolas, os açougues, o cemitério, o estádio de futebol e as quadra poliesportivas, o mercado, os postos de saúde, os hospitais e sede do Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário.

VENOSA (2004) resume o que são bens dominicais ao mencionar que são os patrimônios que formam os entes públicos, tendo o Estado o domínio como se particular fosse, sendo regulados acerca da propriedade pelo direito constitucional, administrativo e civil. Nada impede que os particulares usufruam destes bens, desde que subordinados às normas administrativas e às condições e limitações impostas pelo próprio Poder Público. São exemplos de bens que seguem esta condição as estradas de ferro e os títulos da dívida pública.

Saindo do diploma Cível é encontrado outro importante vocábulo, englobado pelo termo “áreas de uso comum do povo”, o qual é conceituado pela ABNT 9050:2015, responsável pelas normas de acessibilidade, alcançando uma enorme quantidade de espaços físicos:

uso público: Espaços, salas ou elementos externos ou internos que são disponibilizados para o público em geral. O uso público pode ocorrer em edificações ou equipamentos de propriedade pública ou privada. (ABNT 9050, 2015)

Nesse sentido não se deve confundir o “uso público” com “bens públicos”, pois estes abrangem os de uso comum, de uso especial e os dominicais; ao passo que aqueles abrangem, além da estrutura pública, também a estrutura privada que é

disponibilizada para o público em geral, englobando, portanto, edificações e equipamentos, sendo eles de propriedade pública ou privada.

3.3 O PEDESTRE E A MOBILIDADE

O Dicionário do Aurélio (2018) traz os seguintes significados para a palavra “pedestre”: “1 - Que anda ou que está de pé; 2 – Humilde; 3 - Que representa alguém que está de pé; 4 - Que se faz de pé; 5 - Pessoa que anda a pé.”

São quatro significados onde o primeiro se refere à forma de locomoção, o segundo à simplicidade, o terceiro à representação de uma situação; a quarta uma ação e a quinta significado semelhante ao primeiro.

Neste mesmo sentido DAROS (2000, p. 01) diz quem são os pedestres:

Pedestre somos todos nós que andamos a pé no espaço público. Também é pedestre o portador de deficiência física. Ser pedestre é uma condição natural do ser humano. Com o objetivo de poupar sua energia muscular e de dispor de maior conforto e mobilidade, especialmente em percursos longos, o homem criou e desenvolveu tipos de veículos e de sistemas de tração. A partir daí surgiram duas novas condições: a de passageiro e a de condutor. Estas últimas, porém, não são naturais e sim criadas pelo homem. Somos pedestres. Estamos passageiros e condutores.

O autor põe a condição de pedestre como algo intrínseco ao ser humano e, portanto, inseparável, independente das condições físicas de cada pessoa: se com deficiência ou não. Acrescenta ainda que enquanto pedestre é uma condição natural, o de passageiro e o de condutor seriam condições criadas pelo próprio homem com a finalidade de poupar energia muscular e de aumentar seu conforto e sua mobilidade. Pedestre, então, seria uma condição que nos acompanha permanentemente, enquanto o de condutor e o de passageiro é algo temporário e precário.

MAGALHÃES ET AL traz, a partir de uma perspectiva de evolução histórica do conceito, um achado em arquivo internacional da Cidade de Portland, situado no Estado de Oregon, Estados Unidos (1998):

Portland’s Pedestrian Master Plan (City of Portland, 1998) baseia-se no código da cidade de Portland que define pedestre como pessoa a pé; pessoa trabalhando com carrinho; pessoa montando ou empurrando um [...] trenó, patinete, triciclo, bicicleta com rodas com menos de 14 polegadas de diâmetro, ou veículo similar, ou patins, skate, cadeira de rodas ou bebê num carrinho. [...] Sua formulação adota três princípios: a forma de deslocamento

terrestre; a força motriz preferencial a tração humana; e, a velocidade de grandeza semelhante à desenvolvida por uma pessoa a pé. MAGALHÃES ET AL (2004, p. 1000)

Neste documento reconhece-se a condição de pedestre daquele que está a pé, trabalhando com carrinho ou no uso de algum equipamento de baixa velocidade, alcançando inclusive o bebê que está sendo transportado por carrinho e a pessoa com deficiência física, não se resumindo a uma única característica, mas se fazendo a partir da soma de três, sendo elas a forma de deslocamento ser terrestre, a força desempenhada ser pelo humano e a velocidade ser semelhante a de uma pessoa a pé.

Extraí-se de todos os conceitos trazidos que o pedestre não se limita a ser aquela pessoa que exclusivamente trafega em calçadas ou ruas. Basta que esteja no uso das próprias pernas ou de cadeira de rodas, por exemplo, independentemente do local em que se desloca.

Sobre mobilidade urbana, SEABRA et al (2013) verbera que no Brasil, apesar de ter havido nas duas últimas décadas uma ampla discussão sobre o tema, ainda está obscuro seu conceito, pois ela está em uma fase contínua de construção por não haver consenso, evidenciando uma falta de referencial teórico que organize os pensamentos das distintas áreas sobre o tema, tendo por consequência o não alcance pela população do seu sentido. Não distante, também é confuso o entendimento por parte dos técnicos e dos gestores, o que pode gerar inefetividade das políticas de mobilidade urbana.

De forma ampla a ABNT 9050:2004, apesar de não conceituar o que de fato venha a ser mobilidade, mas tratando de conceito pertinente, considera pessoas com mobilidade reduzida é aquelas que tenham limitações em sua capacidade de interagir com o meio, seja de forma temporária ou permanente. E esta mesma norma põe como solução a integração de tecnologia assistiva que devem ter por missão auxiliar a mobilidade e outros aspectos do meio ambiente.

A conceituação de “Mobilidade Urbana” se dá através da Lei 12.587/14 como condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. Extraí-se daí que a simples mobilidade é o deslocamento de pessoas e cargas, e que sua classificação vai depender de onde este deslocamento está acontecendo. Mas este assunto é muito discutido.

A Lei 13.146/15, o Estatuto da Pessoa com Deficiência, por sua vez, diz ser pessoa com mobilidade reduzida aquela que tem dificuldades de movimentação, independentemente do motivo, seja de forma temporária ou permanente, o que gerará redução em sua mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção. Nesta classe se encontram os idosos, as gestantes, as lactantes, a pessoa com criança de colo e a pessoa obesa.

Portanto, a mobilidade está relacionada com a locomoção de pessoas e cargas, podendo ser divididas por áreas para que se atenda o fim desejado, seja o de elaboração de uma política pública ou a execução de normas técnicas.

3.4 ACESSIBILIDADE E ASSUNTOS COM PERTINÊNCIA

LEITE e FORNASIER (2016) dizem que Convenção sobre o direito da Pessoa com deficiência conceituou a acessibilidade como algo que proporciona o livre acesso, manuseio, utilização, e outras formas de fruição de um material à diversidade de pessoas e sobre qualquer barreira que poderia ser interposta entre esta e a fruição do bem, ou seja, a acessibilidade oportuniza que pessoas tenham pleno gozo a ferramentas sem que nele encontrem empecilhos.

ALVES (2006) alerta que o conceito trazido sobre acessibilidade, na seara urbana, engloba um acesso que vai além do espaço físico e abraça a luta pelo alcance além dos entraves jurídicos, culturais e matérias para que o meio urbana possa ser plenamente desfrutado. Então o meio urbano irá proporcionar às pessoas que elas tenham acesso aos meios culturais, de lazer, de trabalho e outros que desejar, sem que para isso encontre obstáculos materiais ou mesmo entraves relativos à seara jurídica.

A acessibilidade é conceituada pela nova redação dada ao art. 3º, I da Lei 10.098/00 através da Lei 13.146, e também pela NBR 9050 após a atualização, como a

possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida

Neste sentido observa-se que a norma brasileira busca que o acesso aos espaços, mobiliários, equipamentos urbanos e outras tecnologias sejam alcançados, com segurança e autonomia, pelas pessoas com deficiências ou com mobilidade reduzida, independentemente de ser de uso público ou privado de uso coletivo, se aberto ao público.

Ainda no art. 53 da citada Lei Federal, diz que 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”.

AMORIM, MEDEIROS NETA E GUIMARÃES (2016) põe a acessibilidade ocupante do status de princípio fundamental, onde norteará as normas que virão a vigor dentro do ordenamento jurídico, bem como o de detentor de objetivos alcançáveis através de metas de políticas públicas e de outras ferramentas adequadas.

LUCENA (2018) apresenta a acessibilidade como uma política pública que visa garantir os direitos fundamentais à parte da população que tem o acesso a eles limitado, sendo assim, a acessibilidade seria uma obrigação Estatal em garantir o pleno acesso aos direitos fundamentais por parte da população que está às margens deles.

Neste sentido, percebe-se que a conceituação de acessibilidade não pode sofrer restrição. É possuidor de um gama de possibilidades a serem vistas e revistas, alteradas e consolidadas. Não selecionar, mas incluir pessoas e situações que elas possam se encontrar. Não tratá-la apenas como um direito temporal, mas como um princípio norteador. Não ser vista apenas como princípio, mas como direito a ser efetivado. E, ao contrário deste parágrafo, a acessibilidade é composta por inúmeros “sins” e tantos quantos “nãos” forem necessários para aqueles “sins” serem efetivados.

Então a acessibilidade, como sentido a ser seguido, deve alcançar determinados objetivos. BRITEZ (2018) cita Silveira (2012) ao dizer que a acessibilidade, para este autor, tem como um dos seus primeiros objetivos desenvolver a cidade para que possa ser usada com a garantia de ir e vir, sendo esta a garantia de liberdade de locomoção por parte do cidadão.

BORELLI et al traz as palavras dos autores ARAÚJO e PRADO (2006, p.9) que asseveram que o objetivo da acessibilidade é direcionada à individualidade, incluindo-se pessoas com deficiência, buscando efetivar que todas as pessoas

tenham condições extrínsecas de desenvolver sua autonomia e buscar seus interesses. Vejamos o que estes dizem:

O objetivo da acessibilidade é permitir um ganho de autonomia e de mobilidade a um número maior de pessoas, até mesmo àquelas que tenham reduzido a sua mobilidade ou dificuldade em se comunicar, para que usufruam os espaços com mais segurança, confiança e comodidade. (ARAÚJO e PRADO, 2006, p.9 apud BORELLI, 2012, P. 90)

Nesse sentido é justificável que pensemos a acessibilidade do ponto de vista de quem lhe é diretamente interessada, pois assistindo a si, assistirá a uma coletividade através da ampliação do entendimento de quem é o alvo dessas políticas. Ou seja, deve-se tratar da dificuldade particular de cada um a fim de que a situação seja observada concretamente e reconhecidas limitações que não seriam observadas de uma visão expansionista - sem prejuízo da impessoalidade, visto que as ações devem seguir a linha de raciocínio de reconhecedoras de barreiras individuais com intenção a fortalecer o interesse público.

SASSAKI (2013) trata da acessibilidade através da retirada de entraves, que são conhecidos como barreiras, que estão dispostos em 6 (seis) dimensões, sejam elas a arquitetônica, que são os empecilhos físicos; a instrumental, sendo as barreiras causadas por instrumentos ou ferramentas, por exemplo; a metodológica, presente nos métodos e técnicas; a atitudinal, presente nas atitudes de um para com o outro; a programática, estando embutidas nas políticas públicas ou outras normas; e comunicacional, presente na comunicação.

Estas barreiras e suas dimensões são trazidos pelo Estatuto da Pessoa Com Deficiência em seu art. 3º, onde conceitua além delas também outros pontos importantes à acessibilidade que devem ser observados nos debates acerca do tema, diminuindo a discrepância de entendimento a fim de convergir para que o tema se propõe:

II - desenho universal: concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva;

IV - barreiras: qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros, classificadas em:

- a) barreiras urbanísticas: as existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo;
 - b) barreiras arquitetônicas: as existentes nos edifícios públicos e privados;
- [...]

Nesse sentido SOUSA e BRAGA (2011, P. 56) dizem de forma sucinta ao devagar sobre a existência de barreiras em meio à cidade que “qualquer elemento natural, instalado ou edificado que impeça a plena acessibilidade de rota, espaço, mobiliário ou equipamento urbano é uma barreira arquitetônica, urbanística ou ambiental.” São exemplos dessas barreiras a calçada que não é rebaixada, os altos degraus de uma escada, as rampas que tomam todo o espaço da calçada, e as cadeiras de restaurantes postas sobre o passeio. N

ANDRADE, ARRAIS E MELO (2017) assevera que com a existência de barreiras é imprescindível à utilização do Desenho Universal que terá como finalidade proporcionar o bom gozo do espaço e das tecnologias de maneira confortável e com segurança pelas pessoas independentemente de possuidoras de deficiência sobre aquilo ou não e tendo ou não a mobilidade reduzida.

O Desenho Universal tem como missão permitir que cada cidadão tenha plena fruição da coisa projetada, seja ela edifícios, calçadas ou móveis, por exemplo, alcançando pessoas de diferentes idades e desobstruindo barreiras que ali pudesse existir, para que essa forma a pessoas possa extrair o máximo necessário às suas necessidades e vontades. (DISCHINGER et al apud AGUIAR, 2010)

O conceito trazido no inciso II da Lei 13.146/15 aplica-se também às cidades no tocante à possibilidade do Desenho Universal proporcionar uma mobilidade adequada aos seus cidadãos desde o início da vida até o seu fim, considerando, assim, cada etapa da vida e suas devidas necessidades de inseridos no meio ambiente em que vivem e transformando-o de forma a ser gozado por todos a qualquer tempo. (PRADO apud AGUIAR, 2010).

Portanto, para se entender o que é acessibilidade é necessário primeiramente observar que se trata de uma palavra de vários conceitos, podendo ser um direito, um princípio e até uma política pública, mas que serve ao mesmo propósito seja o de criar uma sociedade em que não haja exclusão de pessoas. Do objetivo da acessibilidade e unido aos diversos contextos em que se insere, nasce a necessidade de criar outras conceituações para nivelar o entendimento do debate e alcançar as ferramentas necessárias à sua efetivação.

4 RESULTADOS E DISCUSSÕES

4.1 DESINTERESSE (OU OMISSÃO) LEGISLATIVA NO MUNICÍPIO DE POMBAL

O embate entre pensamentos que cominam na preocupação em tratar todos os homens iguais é visto há várias décadas no nível internacional. No entanto, para que isso acontecesse foi necessário que monstruosidades obscenas, a exemplo de ideologias que pregavam a supremacia de uma raça em relação a outra, acontecessem para que desencadeassem uma série de pensamentos que buscam até hoje abranger todos os seres humanos numa tentativa de blindá-los contra condutas de outras pessoas que lhes atentem afim de diminuir a sua capacidade de também ser uma pessoa humana.

Estes debates não cessaram ao longo do tempo, ao contrário, tem ficado cada vez mais intenso e gerado um número nunca visto antes de direitos em favor das pessoas, abrangendo desde a área da saúde, tratando sobre saúde bucal e alimentação, até área penal, traduzindo-se em normas proibitivas de exageros ao Estado ao aplicar punição a um delituoso (Pondé, 2016).

De fato a interação entre os Estados está gerando uma troca de conhecimento e de culturas que proporciona o reconhecimento de obstáculos que diminuem a capacidade humana, impedindo-a se ser totalmente exercida. Nesse sentido, acentuam JACKSON e SORENSEN (2007) que a partir dessa interação de diferentes culturas e de visões de mundo é gerado o debate, o levantamento de problemas e a busca por soluções.

Alguns dos produtos dessas relações internacionais são os debates acerca da Acessibilidade, da Mobilidade e da Dignidade da Pessoa Humana que estão contidos numa linha de raciocínio que demonstra grandes mudanças ao longo do tempo, pois os direitos inerentes à pessoa humana são uma invenção capaz de ser modificada ao longo do tempo, sendo construída e reconstruída, estando em constante processo de produção (ARENDRT, 1979, apud PIOVESAN, 2006)

Apesar de ser reconhecida uma relação internacional a fim de normatizar condutas omissas e comissivas a serem tomadas pelos Estados, é importante salientar que a adesão dos Estados em geral ao debate se foi dando de forma

gradual. Alguns já participando da Declaração Universal dos Direitos Humanos em 1948 e outros aderindo com o passar dos anos e das décadas.

O Brasil tem um histórico diplomático satisfatório desde o início do século XX, é o que garante a autora DE LIMA (2005) ao mencionar o sucesso obtido pelo nosso país nas relações exteriores antes mesmo dos países hispânicos do continente sul-americano. Porém o país teve um atraso legislativo em relação às normas programáticas internacionais acerca da acessibilidade, vindo posicionar-se somente no ano de 1978, através de uma Emenda Constitucional, onde trouxe avanços e retrocessos à questão da pessoa com deficiência, quando comparada ao debate externo, em um só documento: avanço ao proibir discriminação e determinar possibilidade de acesso aos edifícios públicos; e retrocesso ao criar uma educação especial, a qual seria responsável por segregar pessoas por causa de sua condição física.

Com o atraso legislativo que houve, ainda que com a presença da Constituição Federal de 1988, a qual é regada de direitos individuais e coletivos, em meados do século XXI o Brasil inicia uma nova era de políticas públicas na área da Acessibilidade e faz-se valer das normas constantes na Carta Maior, gerando, a partir daí, uma lista diversificada de Leis que tratam sobre Acessibilidade, fazendo surgir, inclusive, novas normas programáticas para serem obedecidas pelos entes que compõem o Estado: a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios (DOS SANTOS, 2010).

Estes Diplomas trabalham a inclusão da pessoa humana, acoplando à norma regimentos que assegurem a elas uma vida com condições de serem consideradas boas, independentemente da condição que ela se encontre, se uma condição natural ou não. Nesse sentido a norma interage com o jovem, com idoso, com o homem, com a mulher, com a pessoa com deficiência temporária ou permanente. A ordem emanada alcança diversos ambientes os quais a pessoa humana interage: transportes públicos e particulares, praças, calçadas, ruas, prédios públicos, prédios comerciais etc.

Portanto, hoje é possível observar uma atuação positiva da União em prol de Acessibilidade, seja através da atuação do Poder Legislativo, desenvolvendo e criando Leis, seja através do Poder Executivo, regulamentando aquelas leis através de decretos para que sejam executadas da maneira mais adequada. Apesar disso não se pode afirmar que aqui está o ponto final da discussão, afinal é algo que

requer interesses à observação, visto que se trata de algo que se desenvolve de forma gradual sem alcançar sua perfeição (BOBBIO, 1988, apud PIOVESAN, 2006)

Nessas linhas percebe-se que as discussões que procuram agregar as pessoas, sem distinção de cor, sexo, origem ou deficiência, por exemplo, é muito recente a nível internacional, visto ter apenas algumas décadas. Mais recente ainda a nível nacional, tendo cerca de duas décadas. Mas ainda é necessário observar como os municípios tem se posicionado em relação aos debates, o que tem feito para efetivar a busca por um mundo melhor para seus cidadãos, como atua seus poderes legislativo e executivo.

Pombal-PB, cidade alvo deste estudo, possui poucas Leis que trazem conteúdo acerca da Acessibilidade, e dentre estas Leis algumas são nascidas por força de dispositivo federal, como é o caso do Plano Diretor, o qual é obrigatório por força do art. 41 da Lei 10.257; e do Conselho Municipal do Idoso, obrigatório através da norma contida na Lei 10.741/03.

O Poder Legislativo da cidade de Pombal demonstra sua ineficiência legislativa, que, em maioria assustadora, se resume a nomeação de ruas e autorização de abertura de créditos para poder executivo, não fazendo jus a toda autonomia trazida pela Constituição Federal de 1988, que vai além das outras dando autonomia política, financeira e administrativa, permitindo que o município pudesse dispor de leis próprias para atender seus assuntos de interesse local. Já o Poder Executivo, segundo o órgão da Procuradoria Municipal, não possui nenhum decreto constituído que trate de Acessibilidade.

No entanto, vale salientar, as leis existentes são capazes de fornecer normas que sejam aplicadas em benefício dos pedestres pombalenses e daqueles que estejam transitando nestas terras, proporcionando-lhes acesso igualitário aos prédios públicos, aos prédios comerciais e as vias de livre transito, tais como calçada, ruas e praças, visto que remete a necessidade de observação de outras normas, a exemplo da NBR 9050, necessitando apenas de atuação a fim de pôr as leis no plano real, como restará sabido nos próximos tópicos.

O que pesa é a falta do debate para novas conquistas legislativas, pois a nível internacional e nacional é notável a existência de reuniões e discussões para se chegar a avanços em prol da sociedade que lhe é cabida. É perceptível a necessidade de se criar ideias e modifica-las ao longo do tempo. Na municipalidade não é diferente. A falta de atuação do Poder Público se mostra como a falta de

interesse no debate acerca de Acessibilidade e de proporcionar um bem-estar social à população que faz uso da cidade onde lhe é tangível.

4.2 ACESSIBILIDADE AOS BENS DE USO COMUM DO POVO

O resultado da falta de interação entre o Poder Público Municipal e os debates globais e nacionais sobre acessibilidade é saltado aos olhos quando se transita pela cidade observando a quantidade de barreiras que são impostas aos pedestres que trafegam sobre os bens de uso comum da cidade.

Figura 1 - Fotografia "Calçadas com elevação"



Fonte: Autor (2019)

De acordo com o art. 128 do Código de Urbanismo desta cidade é dever do proprietário do imóvel manter os passeios em bom estado, no entanto, calçadas com elevação capaz de impedir que por ela seja trafegado, como as trazidas na Figura 1, são vistas em toda a cidade, independentemente do bairro e também sem depender da classe social que lá habite.

Estas elevações são criadas por diversos motivos, sendo alguns deles a criação de rampas para carros, degraus para acesso à residência, em razão de ruas irregulares ou simplesmente para dividir a calçada entre os vizinhos, atrapalhando assim a passagem de pessoas, as quais fazem uso da rua para desviar daqueles obstáculos.

Figura 2 - Fotografia "Calçadas ocupadas pelo comércio"



Fonte: Autor (2019)

Figura 3 - Fotografia "Calçada em reforma"



Fonte: Autor (2019)

A Figura 2 capta os estabelecimentos comerciais de diferentes setores também contribuindo para a falta de acessibilidade nas calçadas, ocupando-as de diversas maneiras. Entre elas estão o posicionamento de cadeiras e mesas na calçada, o que é vedado quando não observado o art. 255 do Código Urbanístico Municipal quanto à garantia de que 2 (dois) metros do passeio fique livre à locomoção dos pedestres.

O uso errado das calçadas se repete ao se pôr sobre ela os produtos a serem comercializados ou as ferramentas necessárias ao trabalho, ou a inserção de toldos em altura inadequada ocupando espaço suficiente a atrapalhar o trânsito de pedestre.

Já na Figura 3 é possível vislumbrar uma das faces da calçada pertencente ao lote do Hospital Regional de Pombal, de frente a propriedade pública, portanto, onde se dá a entrada das ambulâncias que buscam, em estado de emergência, os cuidados que os pacientes podem precisar.

Esta calçada esta parte pavimentada, parte sem pavimentação e parte aberta formando enorme um buraco. Para completar é usado como indicação de que a calçada está em obra o posicionamento de pedras para alertas os transeuntes, sem mais.

Figura 4 - Fotografia "Calçadas lisas"



Fonte: Autor (2019)

Outro obstáculo encontrado em Pombal, e registrado na Figura 4, são as calçadas lisas. Elas não são tão comuns na cidade, mas estão presentes no Centro da cidade, onde se tem a maior concentração de pedestre por também ser o centro comercial. Estas calçadas são perigosas pela falta de aderência, em especial quando molhadas. Representa um perigo a todas as pessoas, em especial às pessoas idosas que por ventura tenham dificuldade de locomoção.

Figura 5 - Fotografia "Praça Getúlio Vargas"



Fonte: Autor (2019)

Figura 6 - Fotografia "Praça Jairo Vieira Feitosa"



Fonte: Autor (2019)

Podemos ver, exemplificando, como está sendo o trato do Poder Público com as praças em relação à acessibilidade de seus usuários ao usarmos a Praça Getúlio Vargas (Figura 5), localizado no Centro, e a Praça Jairo Vieira Feitosa (Figura 6), localizada no Bairro dos Pereiros, como objetos de análise.

A Praça Getúlio Vargas, com cerca de trezentos metros de comprimento, dispõe de apenas quatro rampas de acesso à cadeirante, sendo que uma do lado leste e as outras três do lado oeste. Acontece que a primeira é vítima do descaso e encontra-se imprópria para uso, enquanto as outras três, apesar de largas, não possuem símbolos de sinalização, como determinar a Lei 7.405/85.

Mas não se pode pensar que a falta de sinalização é obra do tempo e que estas estão assim porque são novas, pois outras praças, quando tem a rampa para cadeirante, também faltam sinalização, como é o caso da Praça Jairo Vieira Feitosa (Figura 6).

Diante deste apanhado é possível perceber que o descuido com os bens de uso comum do povo não é algo referente apenas a um sujeito, público ou privado, senão a toda coletividade, se mostrando como um problema cultural.

4.3 ACESSIBILIDADE AOS PRÉDIOS PÚBLICOS

As transgressões à liberdade de ir e vir e à autonomia do indivíduo alcança também aqueles edifícios que, aparentemente, lhes deveriam ser mais favorável na conquista daqueles direitos. A falta de acessibilidade aos prédios públicos das Terras de Maringá é concebida através de inúmeras barreiras.

Figura 7 - Fotografia "Banheiros Públicos"



Fonte: Autor (2019)

Na Figura 7 vê-se o banheiro público da cidade. O único edifício que a cidade provê com a finalidade que lhe é cabível. Porém, suas duas portas de acesso, das quais uma é para o banheiro masculino e a outra para o banheiro feminino, estão construídas acima do nível da calçada.

O art. 147 do Código de Urbanismo assevera condições mínimas a serem obedecidas para que ao Edifício Público seja concedida a licença para construção por parte da prefeitura. Dentre as exigências está a construção de uma rampa de acesso, e na impossibilidade da construção desta, que a portaria esteja no nível da calçada, o que não caso em tela.

Figura 8 - Fotografia "Delegacia Cidadã"



Fonte: Autor (2019)

A falta de acessibilidade alcança prédios públicos que tem por dever intrínseco atender ao público nos momentos de suas vidas que lhes são mais desagradáveis e a barreira lá existente torna a situação ainda mais complicada.

Este o caso da Delegacia Cidadã (Figura 8), a qual recebe este nome por ter um ideal integrativo, e não é contemplada por nenhuma rampa, nem sequer por corrimão, esta ferramenta a qual é obrigatória por força normativa contida no Plano Diretor da Cidade ao obrigar observância à ABNT 9050:2015, que por sua vez traz a obrigatoriedade do uso de corrimãos em seu item 6.9.2.1.

Figura 9 - Fotografia "Prefeitura"



Fonte: Autor (2019)

Ao falar de atendimento ao público não se pode deixar de falar do estabelecimento que abriga o seio da administração municipal.

O Prédio da Prefeitura está muito bem localizado. Em sua frente passa a Rua Domingo de Medeiros e em suas laterais as ruas Coronel João Leite e Coronel Cândido de Assis, as quais são veias da mobilidade urbana, o que pode remeter a ideia de que ele seja de fácil acesso.

No entanto este estabelecimento público está acometido de graves obstáculos à acessibilidade. O acesso aos órgãos lotados no térreo pode se dar pelas laterais e pela frente, porém os obstáculos provenientes do desnível em relação ao solo são enormes. Já o acesso ao primeiro andar, onde fica o Gabinete do Prefeito e a Procuradoria do Município, por exemplo, só se dá através de uma escada de mármore sem nenhum revestimento, portanto, com pouca aderência.

Figura 10 - Fotografia "PSF"



Fonte: Autor (2019)

Apesar dos percalços mostrados, a Administração Pública busca dar a alguns de seus prédios a acessibilidade necessária para que a população tenha o alcance aos seus benefícios, porém não alcança seu objetivo, visto que a acessibilidade é caracterizada muito mais do que pelo atendimento às normas objetivas de uma determinada lei que indica a criação de rampas de acesso, por exemplo. Ao contrário, acessibilidade se dá, frise-se, quando barreiras não existem entre o usuário e aquele edifício.

O PSF vislumbrado na Figura 10 mostra bem o quão é necessário visualizar a acessibilidade como algo a mais do que pequenos reparos. Nestas fotos é possível ver que o posto de saúde tem uma rampa para cadeirantes bem sinalizado em sua calçada, porém, é possível enxergar que os outros dois lados da calçada estão inaptas para cadeirantes. De um lado há um enorme desnível, do outro não há a pavimentação.

Figura 11 - Fotografia "Secretaria da Agricultura e Arquivo Municipal"



Fonte: Autor (2019)

A falsa acessibilidade é continuamente vista pelos prédios públicos estabelecidos na cidade. No caso do prédio ocupado pela Secretaria da Agricultura e pelo Arquivo Municipal (Figura 11), o mesmo prédio que há pouco tempo era uma creche, existe uma rampa de acesso que dá apenas para o lado direito do prédio, obrigando que quem venha do lado esquerdo tenha de descer a calçada para fazer

uso da rampa, pois alguns degraus formam obstáculos. Após isso encontrará outro obstáculo ainda maior, desta vez sem rampas ou corrimãos.

Figura 12 - Fotografia "Cartório"



Fonte: Autor (2019)

Algumas atitudes tomadas para facilitar o acesso ao serviço público são simplesmente desprezadas. A Figura 12 representa o Tabelionato de Notas e Anexos, o qual está munido de uma rampa, porém obstruída pela porta do próprio estabelecimento, tirando sua utilidade ainda que momentaneamente, mas ainda assim acaba infligindo dano à autonomia da pessoa que necessita dessa desobstrução de degraus.

Figura 13 - Fotografia "Escola CAIC"



Fonte: Autor (2019)

E existência de calçadas não pavimentadas, tomada pelo mato, ainda que havendo espaço para a construção de um passeio adequado, dificultam o acesso a escola CAIC (Figura 13) por jovens alunos e professores tornando seu trajeto perigoso.

Figura 14 - Fotografia "Cemitério Público"



Fonte: Autor (2019)

Uma condição mais rara, mas existente, é a total falta de calçadas até o acesso do prédio público, deixando o pedestre totalmente exposto aos veículos que trafegam na via e, conseqüentemente, mais próximo de um acidente de trânsito grave. Isto é o que acontece em um dos Cemitérios Públicos de Pombal, exibido na Figura 13.

É visto com facilidade, ao usar-se exemplos diversos como Banheiro Público, Posto de Saúde, Cemitério público, Delegacia, Escola Pública, Secretaria Municipal, Cartórios e até a própria Prefeitura, que não é vista qualquer atenção a real acessibilidade dos usuários aos serviços que estes órgãos e entidades disponibilizam, senão, no máximo, uma, as vezes até falsa, aplicação legal e taxativa de meios de desobstrução de obstáculos sem que seja de fato levado em conta a mobilidade que levará o usuário até lá.

4.4 ACESSIBILIDADE AOS ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS

Estão incluídos entre os estabelecimentos que impõe barreiras às pessoas até os comerciais, que tem sua existência sustentada pelo acesso das pessoas aos seus produtos e serviços.

Figura 15 - Fotografia "Desnível em comércio"



Fonte: Autor (2019)

Comércio de diferentes setores como da moda, de medicamento, de informática, vistos na figura 15, e outros mais estão basicamente construídas sobre uma elevação em relação à calçada e, na grande maioria dos estabelecimentos, não foi implementado corrimãos ou rampas para facilitar o acesso. Na verdade, além dos degraus, é possível visualizar pisos lisos que podem ser perigosos em proporcionar escorregões.

Figura 16 - Fotografia "Seu Serviço é Seu Obstáculo"



Fonte: Autor (2019)

As dificuldades de acesso aos estabelecimentos comerciais é evidente no ramo de bares e restaurantes, exemplificado pela Figura 16, pois eles seguem uma

tendência de ocupar as calçadas com mesas e cadeira, o que dificulta para uns e impossibilita para outros o acesso ao interior do estabelecimento.

Nem mesmo os prédios que dependem que o público tenha acesso a si para que possam dele extrair o lucro que justifica sua existência estão condizentes com os debates sobre acessibilidade.

5 CONCLUSÃO

Feito para somar, este trabalho se apresenta como uma importante obra a fomentar as discussões acerca das limitações humanas e como elas podem ser transpostas, proporcionando a liberdade de acesso ao solo urbano, aos prédios públicos e aos prédios comerciais ou a outras áreas, informação ou tecnologia que possa satisfazer a si. Estas ideias de tamanha abrangência prática têm por ideal consagrar a diversidade e pô-la como marco para qualquer debate que tenha o ser humano como fim.

Esta monografia observou as medidas legislativas tomadas nos âmbitos internacionais, nacional e municipal, o que deixou evidenciado que, em relação ao nosso Estado, esta discussão é gerada do macro para o micro, ou seja, começou, no âmbito internacional e alcançou muitos resultados, porém sendo necessário que se passassem algumas décadas para que a discussão entrasse nas portas do Estado brasileiro. De forma ainda forçosa, tempos depois, tem entrado no Município de Pombal, mas ainda não demonstrada de forma autônoma pelo município, e sim apenas por força de norma federal. A iniciativa do município deve ser visto através do estabelecimento de uma legislação neste sentido, por exemplo.

No seguimento da pesquisa, quando foi necessário interagir observando o ambiente urbano da cidade, foi constatado que a realidade está ainda mais longe do que se propõe o Estado brasileiro, pois a cidade em si é um empecilho para que pessoas possam desenvolver sua individualidade de forma autônoma e conquistar seus objetivos pessoais.

Os obstáculos físicos estão por todas as partes: nas calçadas, nas ruas, nas praças, nos prédios prestadores de serviço público, nos estabelecimentos comerciais. É necessário, portanto, discutir o assunto sem igualmente perceber que qualquer debate sobre a acessibilidade não tem interagido de forma efetiva no município.

Foi observado, nos bens públicos de uso comum, diversidade de obstáculos, dentre elas elevações em calçadas, obstrução causada pelo comércio, calçadas em reforma de longa duração e sem sinalização, piso sem aderência, praças com rampas abandonadas e outras sem a devida sinalização.

Nos prédios públicos, focando aqueles que têm forte interação com o público, foram registradas barreiras e tentativas de superá-las, mas apenas tentativas, visto que para que a acessibilidade seja alcançada é necessário ver além da criação de uma rampa, alcançando as rotas que estão disponíveis para se chegar àquele local.

Nos prédios comerciais foi demonstrado que a dificuldade é aplicada com a posição de altos degraus e a colocação das ferramentas para servir o público como barreira a estes em adentrar no próprio estabelecimento comercial.

Assim sendo, não há o atendimento ao Princípio da Dignidade da Pessoa Humana, porque áreas de uso comum do povo de Pombal não são vistas como meio para que a totalidade dos seres humanos daquela localidade, que são o fim de qualquer atuação pública e privada.

O status de cidadania das pessoas está ferida, visto que não se vislumbra o atendimento aos direitos de liberdade e locomoção, por exemplo, e tão pouco se vê uma atuação por parte delas para transformar o meio em que vivem, seja através de ações particulares ou de iniciativas legislativa por parte daqueles que os representam.

A mobilidade do pedestre, portanto, é atacada de diversas maneiras nos mais diferentes ambientes, públicos e privados, seja no acesso ao objeto em si ou na luta de se fazer mudar esta situação, pois esta se mostra silente.

A obra aponta para a necessidade de continuação de um debate que não pode estancar, necessitando, pois, que seu tema seja abordado por diferentes áreas, com a posição de suas perspectivas próprias e também de formar interdisciplinar, através dos mais variados tipos de trabalhos científicos desde resumos a teses, para que o debate possa se enriquecer e que transborde das páginas científicas para o proveito da sociedade.

A esta feita foram encontrados dificuldades pertinente à pesquisa em si quando informada pela Câmara Legislativa da cidade que suas obras, até o ano de 1985, haviam sido incineradas, sendo necessário que a exploração continuasse no Arquivo Municipal, local de insalubridade intensa, onde seu servidor labuta com o uso de

máscara para evitar riscos à saúde. Outra dificuldade foi a escassez de conceitos extralegais de algumas palavras chaves do trabalho, como pedestre e mobilidade

Houve complicação na escolha das fotos que mostrassem a diversidade dos obstáculos impostos aos pedestres, pois a variação é grande e tentamos diminuir os exemplos para que o trabalho não fosse estendido demais e perdesse a mensagem de simplicidade que o assunto requer e, ao mesmo tempo, a complexidade presentes na formulação de novas políticas.

Este trabalho chega a seu fim com o anseio de que se faça ecoar o quão necessário é que o Poder Público, juntamente com parcela representativa da sociedade, concentre-se em formar pensamentos, através de encontros, debates e diálogos para que se alcance a conscientização sobre qual é a responsabilidade de cada um em promover uma cidade que abrace a diversidade, e que por consequência gere modificações sem a necessidade de repressões legais, mas usando-a para que as normas de acessibilidade sejam efetivadas, caso necessário.

Aqui não se busca culpados, nem tão pouco busca dificultar o trabalho de alguém, mas apenas conscientizar as pessoas públicas e privadas a se comprometerem com a empatia que se demonstrará a partir de ações que possibilite às pessoas interagir com o ambiente de uso público de forma autônoma. Porque imaginamos que o fato de não se ver muitos cadeirantes - a título de exemplo pela evidência de sua presença - circulando pela cidade não é por outra coisa senão pela falta de acessibilidade à mobilidade urbana que lhes impedem de sair de suas casas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABNT, NBR. 9050: 2015. **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. 3ª Ed. Rio de Janeiro, 2015.**

AGUIAR, F. de O. Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade. **São Carlos: USP, 2010.**

ALMEIDA, Yane Santana de et al. Qualidade de vida na terceira idade: a influência da arquitetura na melhoria das condições de vida dos idosos. 2016.

ALVES, Mário. Mobilidade e acessibilidade: conceitos e novas práticas. **Indústria e Ambiente**, v. 55, p. 12-14, 2006.

AMORIM, Érico Gurgel; NETA, OM MMEDERIOS; GUIMARÃES, Jacileide. A deficiência em foco nos currículos de graduação da UFRN: uma abordagem histórica (1960-2015). **HOLOS**, v. 2, p. 231-248, 2016.

ARAUJO, Luiz Alberto David; COSTA FILHO, Waldir Macieira da. O Estatuto da Pessoa com Deficiência-EPCD (Lei 13.146, de 06.07. 2015): algumas novidades. **Revista dos Tribunais** | vol, v. 962, n. 2015, p. 65-80, 2015.

AURÉLIO. **Dicionário do Aurélio Online** 2018. Disponível em: <<https://dicionariodoaurelio.com/pedestre>>. Acesso em: 13 de Apr 2019.

BEZERRA, Luíza Cavalcanti. A natureza jurídica das calçadas urbanas e a responsabilidade primária dos Municípios quanto à sua feitura, manutenção e adaptação para fins de acessibilidade. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 17, n. 3320, 3 ago. 2012. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/22302>>. Acesso em: 10 abr. 2019.

BITTAR, Eduardo CB. Ética, cidadania e Constituição: o direito à dignidade e à condição humana. **Revista Brasileira de Direito Constitucional**, v. 8, n. 1, p. 125-155, 2006.

BRAGA, Pérola Melissa Vianna. Envelhecimento, ética e cidadania. **Jus Navigandi**, 2001.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil (1988)**. Brasília: Senado Federal, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 3 jul. 2018.

BRASIL. **Lei nº 7.405, de 12 de novembro de 1985**. Torna obrigatória a colocação do "Símbolo Internacional de Acesso" em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiência e dá outras providências.. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1980-1987/lei-7405-12-novembro-1985-367964-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

BRASIL. **Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989**. Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7853.htm>. Acesso em: 20 mai. 2019.

BRASIL. **Lei nº 8.842, de 4 de janeiro de 1994**. Dispõe sobre a política nacional do idoso, cria o Conselho Nacional do Idoso e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8842.htm>. Acesso em: 20 mai. 2019.

BRASIL. **Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000**. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10048.htm>. Acesso em: 20 mai. 2019.

BRASIL. **Lei nº 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: 20 mai. 2019.

BRASIL. **Lei nº 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: 20 mai. 2019.

BRASIL. **Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003.** Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.741.htm>. Acesso em: 20 mai. 2019.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 20 mai. 2019.

BRASIL. **Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015.** Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm>. Acesso em: 20 mai. 2019.

BRITEZ, Marcus Vinicius Bezerra Inácio; NETO, Arnaldo Debatin. MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE: UMA ANÁLISE DO PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DE JOINVILLE, SC.

CAMPELLO, Lívia Gaigher Bósio; SILVEIRA, Vladimir Oliveira Da. Dignidade, cidadania e direitos humanos. **XIX Encontro Nacional do Conpedi**, p. 4975, 2010.

CAVALCANTI, Tatiane Heloisa Martins. **A autonomia municipal e seus limites na organização político-administrativa da República Federativa do Brasil.** 2007. Tese de Doutorado. Dissertação de Mestrado apresentada em dezembro de 2007. UNIVALE. Itajaí.

COSTA, Gabriela RV; MAIOR, IMML; LIMA, NM de. Acessibilidade no Brasil: uma visão histórica. **III Seminário e II oficina Acessibilidade, TI e Inclusão digital. Faculdade de Saúde Pública/USP-São Paulo.** Disponível em:< bauru.apaebrazil.org.br/arquivo.phtml, 2005.

DAROS, E. J. O pedestre. **ABRASPE, São Paulo, SP, 2000.**

DA SILVA, José Afonso. A dignidade da pessoa humana com valor supremo da democracia. **Revista de direito administrativo**, v. 212, p. 89-94, 1998.

DE ALMEIDA, Eduardo Henrique Rodrigues. Dignidade, autonomia do paciente e doença mental. **Revista bioética**, v. 18, n. 2, 2010.

DE ARAGÃO ARRAIS, Emanuelle; DE MELO, Ana Cristina Claudino; ANDRADE, Ana Virgínia Alvarenga. Espaços Públicos e suas Implicações: Um estudo sobre a cidade de Teresina/PI. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, v. 5, n. 31, 2017.

DE CARVALHO, José Murilo. Cidadania no Brasil. **O longo caminho**, v. 18, p. 18, 2001.

DE LIMA, Francisco José. Áudio-descrição: orientações para uma prática sem barreiras atitudinais. **Revista Brasileira de Tradução Visual**, v. 2, n. 2, 2010.

DE LIMA, Maria Regina Soares. Aspiração internacional e política externa. **Revista Brasileira de Comércio Exterior**, v. 82, p. 4-19, 2005.

DE FIGUEIRÊDO LOPES, Laís Vanessa Carvalho. MESTRADO EM DIREITO.

DE OLIVEIRA FORNASIER, Mateus; LEITE, Flavia Piva Almeida. Direitos fundamentais à acessibilidade e à mobilidade urbanas da pessoa com deficiência: uma abordagem sistêmico-autopoiética. **Revista de Direito da Cidade**, v. 8, n. 3, p. 908-933, 2016.

DIAS, Maria Clara. **Os direitos sociais básicos: uma investigação filosófica da questão dos direitos humanos**. EDIPUCRS, 2004.

DOS SANTOS, Wederson Rufino. Assistência social e deficiência no Brasil: o reflexo do debate internacional dos direitos das pessoas com deficiência. **Serviço social em revista**, v. 13, n. 1, p. 80-101, 2010.

FERREIRA, Luiz Antonio Miguel. A inclusão da pessoa portadora de deficiência e o Ministério Público. **Acesso em**, v. 22, 2009.

FONSECA, Ricardo Tadeu Marques da. A reforma constitucional empreendida pela ratificação da Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência aprovada pela Organização das Nações Unidas. **A reforma constitucional empreendida pela ratificação da Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência aprovada pela Organização das Nações Unidas**, 2013.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito civil 1: esquematizado®**. Saraiva Educação SA, 2017.

HARARI, Yuval Noah. **Sapiens: uma breve história da humanidade**. L&PM, 2015.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2018). Cidades. Acesso em 14 de Maio de 2019, disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/pombal/panorama>

JACKSON, Robert; SORENSEN, Georg. Introdução às relações internacionais. **Rio de Janeiro: Jorge Zahar**, 2007.

LUCENA, Francielle Henrique et al. **Avaliação da acessibilidade para pessoas com deficiência na política de priorização de pedestre: um estudo de caso da área calma de Curitiba/PR**. 2018. Dissertação de Mestrado. Universidade Tecnológica Federal do Paraná.

LUNARO, Adriana; FERREIRA, Marcos Antonio Garcia. Os espaços públicos e a questão da acessibilidade sob o ponto de vista dos idosos. **Ciência & Engenharia**, v. 14, n. 2, p. 67-72, 2005.,pók,komkokoko**

MACHADO, Paulo Affonso Leme. Direito ambiental brasileiro. rev., ampl. e atual. **São Paulo: Malheiros**, 2014.

MAGALHÃES, Marcos Thadeu Q.; RIOS, Mariana França; YAMASHITA, Yaeko. Identificação de padrões de posicionamento determinantes do comportamento dos pedestres. In: **Anais do XVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes**. 2004. p. 999-1010

MAZZILLI, Hugo Nigro. O Ministério Público e a pessoa portadora de deficiência. **MINISTÉRIO PÚBLICO DO TRABALHO**, p. 11, 2002.

MEIRELLES, Hely Lopes, Direito Administrativo brasileiro. 11. ed. São Paulo : Revista dos Tribunais, 1985. p. 271-272

MELO, Getúlio Costa. Evolução histórica do conceito de cidadania e a Declaração Universal dos Direitos do Homem. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XVI, n. 119, dez 2013. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=13959>. Acesso em abr 2019.

MENCIO, Mariana et al. O regime jurídico da audiência pública na gestão democrática das cidades. 2007.

NOBRE JÚNIOR, Edilson Pereira. O direito brasileiro e o princípio da dignidade da pessoa humana. **id/496877**, 2000.

NUNES, Mônica Maria de Sousa Machado. A biblioteca pública universitária, acessibilidade e pessoas com deficiências físicas. 2010.

NUNES, Telma Catarina Gonçalves. **Adaptação de espaços públicos a pessoas com mobilidade condicionada: Idanha-a-Nova**. 2013. Tese de Doutorado.

ORTIS, Andrea et al. Acessibilidade no campus. **Revista Txt**, ano IV, n. 13, p. 12-13, 2011.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. Instituições do Direito Civil, 24ª edição. **Rio de Janeiro: Editora Forense**, 2011.

PIMENTA, Victor Hugo Ribeiro; DE ALMEIDA FARIA, Teresa Cristina. O ESTATUTO DA CIDADE E A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA: SUAS CONTRIBUIÇÕES NA FORMULAÇÃO DE CIDADES SUSTENTÁVEIS.

PIOVESAN, Flavia. Ações afirmativas e direitos humanos. **Revista USP**, n. 69, p. 36-43, 2006.

POMBAL. **Lei nº 598, de 1985**. Institui o Código de Urbanismo, integrado Plano de Desenvolvimento Urbano de Pombal. Disponível em: <<https://www.pombal.pb.gov.br/codigo-de-urbanismo/>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

POMBAL. **Lei nº 1.398, d*e 14 de outubro de 2009**. Dispõe sobre a criação do Conselho Municipal do Idoso do Município de Pombal e dá outras providências.

POMBAL. **Lei nº 1.865, de março de 2019**. ESTABELECE PRIORIDADE NO ATENDIMENTO EM ESTABELECIMENTOS PÚBLICOS E PRIVADOS, NO ÂMBITO DO MUNICÍPIO DE POMBAL, ESTADO DA PARAÍBA. Disponível em: <<https://www.pombal.pb.gov.br/lei-no-1-865-2019/>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

POMBAL. **Lei Orgânica Municipal, de 19 de setembro de 2002**. Disponível em: <<https://www.pombal.pb.gov.br/lei-organica-do-municipio/>>. Acesso em: 20 mai. 2019.

ROCHA, Fernando Luiz Ximenes. Direitos fundamentais na constituição de 88. **THEMIS: Revista da Esmec**, v. 1, n. 2, p. 109-123, 2016.

SASSAKI, Romeu Kazumi. Inclusão: Acessibilidade total na cultura e no lazer. <http://www.cultura.pe.gov.br/wp-content/uploads/2016/12/Livro_Acessibilidade_Cap1.pdf> (2013). Acesso em 19.04.2019

SASSAKI, Romeu Kazumi. Pessoas com deficiência e os desafios da inclusão. **Revista Nacional de Reabilitação, ano VIII**, n. 39, 2004.

SEABRA, Luciany Oliveira; TACO, Pastor Willy Gonzales; DOMINGUEZ, Emílio Merino. Sustentabilidade em transportes: do conceito às políticas públicas de mobilidade urbana. **Revista dos Transportes Públicos-ANTP-Ano**, v. 35, p. 2º, 2013.

SEIXAS, Wilson Nóbrega. **O Velho Arraial de Piranhas (Pombal) no centenário de sua elevação a cidade**. Gráfica "A Imprensa", 1962.

SILVA, Elizabet Leal; ZENNI, Alessandro Severino. Algumas considerações sobre o princípio da dignidade da pessoa humana. **Revista Jurídica Cesumar-Mestrado**, v. 9, n. 1, p. 201-222, 2009.

SILVA, Geovany JA; ROMERO, Marta AB. Novos paradigmas do urbanismo sustentável no Brasil: a revisão de conceitos urbanos para o século XXI. In: **Congresso Luso Brasileiro Para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado, Sustentável-Pluris**. 2010.

SOARES, Sandra; SANTOS, Vítor. A Declaração Universal dos Direitos Humanos e a sua actualidade na sociedade contemporânea. **Instituto Político Viseu. Escola Superior de Educação de Viseu**, 1992.

VARGAS, Heliana Comin. Comércio, espaço público e cidadania. **I Encontro da Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade**, 2002.

VENOSA, Silvio Savio de. Direito Civil Parte Geral Volume 1 4a Edição São Paulo ed. **Editora Atlas SA**, 2004.

VIANA, Ana Amélia de Faria et al. Acessibilidade dos idosos brasileiros aos serviços odontológicos. **RFO UPF**, v. 15, n. 3, p. 317-322, 2010.

VILLAÇA, Flávio. Dilemas do plano diretor. **CEPAM. O município no século XXI: cenários e perspectivas**. São Paulo: **Fundação Prefeito Faria Lima-CEPAM**, p. 237-247, 1999.

VITAL, Flavia Maria de Paiva; QUEIROZ, Marco Antônio de. **A Convenção sobre Direitos das Pessoas com Deficiência Comentada**. Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, p. 51 2008. Disponível em <http://www.fadep.rs.gov.br/uploads/1340201893convencao_direitos_humanos_pessoascomdeficienciacomentada.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2019.