

O direito à cidade acessível e inclusiva à pessoa com deficiência: um estudo da efetividade do projeto Rota Acessível da Lei do Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre¹

Fernanda Peixoto Goldenfum

Bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais pela PUCRS, em 2011/02. Especialista em Direito Municipal pela ESDM/FMP, em 2015/01. Membro do Grupo de Extensão e Pesquisa em Direito Urbanístico da FMP, coordenado pela Professora Doutora Betânia de Moraes Alfonsin. Advogada. Analista Processual da Defensoria Pública do Estado do Rio Grande do Sul.

Resumo: Discute-se, nas diversas áreas do conhecimento, sobre os direitos à acessibilidade e à inclusão social à pessoa com deficiência; no entanto, poucas são as discussões acerca desses direitos sob a ótica do direito urbano-ambiental aplicado ao município. O direito urbanístico é responsável por conceituar e garantir o direito à cidade aos que nela habitam, porém poucas são as tratativas a respeito de um direito à cidade acessível e inclusiva à pessoa com deficiência. Para tanto, estudou-se o projeto Rota Acessível, da Lei do Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, visando analisar sua efetividade, que engloba os logradouros da área central da cidade, para a concretização do direito à cidade acessível e inclusiva à pessoa com deficiência, observando o direito à livre e plena locomoção com autonomia e segurança no espaço urbano.

Palavras-chave: Direito urbano-ambiental. Direito à cidade acessível e inclusiva. Projeto Rota Acessível. Lei do Plano Diretor de Acessibilidade. Município de Porto Alegre.

Sumário: **1** Introdução — **2** Panorama legislativo do direito à acessibilidade — **3** O direito à cidade como direito humano fundamental — **4** O projeto Rota Acessível previsto na Lei do Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre visando à concretização do direito à cidade acessível e inclusiva à pessoa com deficiência: (in)efetividade instrumental? — **5** Considerações finais — Referências

1 Introdução

O surgimento e a organização das cidades são objetos de estudo do direito urbanístico, visto que, nas cidades, são exercidos os direitos básicos e fundamentais à pessoa humana, como o direito ao livre trânsito nos espaços públicos, o qual deve ser garantido pelos gestores públicos, apresentando cidades acessíveis sem

¹ Artigo elaborado com base no Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência parcial para a obtenção do título de Especialista em Direito Municipal à ESDM/FMP, aprovado com grau máximo.

barreiras físicas e atitudinais. A pessoa com deficiência insere-se nesse contexto por fazer parte de uma grande parcela da população que necessita ser visibilizada, com o Poder Público construindo e adaptando locais públicos, bem como garantindo a implementação de políticas públicas socialmente inclusivas.

Algumas legislações serão estudadas, as quais abordam sobre o direito à acessibilidade, como a Convenção da Organização das Nações Unidas sobre o Direito das Pessoas com Deficiência e o seu Protocolo Facultativo (Decreto nº 6.949/2009), a Constituição Federal de 1988, a Lei nº 10.098/2000 e o Decreto nº 5.296/2004. Tais legislações foram selecionadas por serem as mais utilizadas por aqueles que estudam e concretizam os direitos da pessoa com deficiência.

Objetiva-se analisar o direito à cidade como direito humano fundamental, observando o entendimento sobre o que é o direito à cidade na Carta Mundial pelo Direito à Cidade, na Constituição Federal, na atual ordem jurídico-urbanística brasileira e como um direito dos municípios (e dos munícipes). Assim, será possível delinear algumas considerações acerca do direito à cidade, o qual possui entendimentos diversos e diversificados.

Em seguida, apresentar-se-á o direito à cidade sob uma nova ótica, a saber, o direito à cidade acessível e inclusiva a pessoas com deficiência, intentando, para tanto, observar a cidade para além do mobiliário urbano, estudando, assim, os seguintes conceitos de direitos: à igualdade, à diferença, à acessibilidade, à inclusão social e o princípio da dignidade da pessoa humana, concebendo, ao final, um conceito de direito à cidade acessível e inclusiva a tais pessoas.

Por fim, será estudado o projeto Rota Acessível, da Lei do Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, a fim de analisar se este pode ser considerado um instrumento efetivo à concretização do direito à cidade acessível e inclusiva no município de Porto Alegre à pessoa com deficiência. Para tanto, observar-se-á o tratamento concedido aos direitos à acessibilidade e à inclusão social à pessoa com deficiência por parte deste município, bem como a percepção de um direito à cidade acessível e inclusiva para a cidade de Porto Alegre sob a ótica da pessoa com deficiência.

2 Panorama legislativo do direito à acessibilidade

A Convenção da ONU sobre o Direito das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo (Decreto nº 6.949/09) foram responsáveis por incluir o conceito de pessoa com deficiência na ordem jurídica nacional através de uma mudança de paradigma: a visão social da deficiência. Até então, a Constituição Federal de 1988 era a norma que definia os seus direitos, denominando-a (erroneamente)² de pessoa portadora de deficiência por adotar a visão médica ou assistencial.

² Em suma, a pessoa tem uma deficiência, e não a porta. O verbo portar não é politicamente aceito, pois a pessoa com deficiência não pode deixar de possuir a deficiência no momento em que melhor lhe convir.

A visão médica da deficiência visa à cura da pessoa que estiver nesta condição, por não se enquadrar no “padrão de normalidade” definido pela sociedade. Já o conceito de pessoa com deficiência demonstra que a deficiência não é uma escolha, e, sim, uma condição inerente à pessoa: a sua personalidade e a sua identidade, podendo ser física e/ou intelectual.

O modelo social discute que a deficiência se encontra na sociedade, e não na pessoa, pois é aquela que contribui para que surjam barreiras discriminatórias e, portanto, é o espaço onde as mudanças devem ocorrer a fim de incluir as necessidades da pessoa com deficiência, respeitando-a em sua diversidade. Assim, afasta-se o modelo médico, centrado no indivíduo, adotando-se o modelo social, que entende que a sociedade e o seu entorno é que são deficientes para acolher a todas as pessoas, demonstrando a dificuldade em aceitar uma sociedade inclusiva.³

Neste sentido, a pessoa com deficiência usufrui de seus direitos se a cidade estiver acessível, possibilitando a livre locomoção por seus espaços. Sair da residência, encontrar calçadas com pisos adequados, esquinas com rampas, transporte adaptado, entre outros recursos de acessibilidade, são exemplos que devem estar incluídos no processo de planejamento e ordenamento dos espaços da cidade.⁴

A acessibilidade e a inclusão social da pessoa com deficiência no cenário urbano são de competência municipal, por serem de interesse local (artigo 30, inciso I, da Constituição Federal), visto que o município é o ente federativo diretamente responsável pela organização do espaço urbano, devendo eliminar as suas barreiras físicas e atitudinais, oferecendo à pessoa com deficiência um deslocamento por espaços livres de obstáculos físicos, com segurança e autonomia.⁵

Nos artigos 5º, inciso XV, 227, §2º e 244, da Constituição Federal, a pessoa com deficiência tem assegurado o direito de locomoção, com pleno acesso, na sociedade e na cidade, com observância aos princípios da função social da cidade e da propriedade e do desenvolvimento sustentável, basilares no sistema jurídico-urbanístico, servindo para impor ao município a efetivação do direito à acessibilidade dentro do planejamento e desenvolvimento urbano, garantindo a igualdade de oportunidades ao incluir a pessoa com deficiência nos espaços da cidade.⁶

No Brasil, o direito à acessibilidade foi garantido com a Lei nº 10.098/00; no entanto, a regulamentação dos prazos para efetivá-lo ocorreu com o Decreto nº 5.296/04. Portanto, 12 anos após a promulgação da Constituição o direito à acessibilidade recebeu visibilidade e maior tratamento legislativo.

³ GARCIA, Carla Cristina. *Sociologia da Acessibilidade*. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2008, p. 31.

⁴ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 68.

⁵ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 246, 248, 263 e 278.

⁶ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 105, 106 e 278.

A Lei nº 10.098/00 estabelece normas gerais e critérios básicos para promover a acessibilidade à pessoa com deficiência em edificações públicas e privadas, espaços públicos, logradouros e seu mobiliário, sistemas de comunicação e sinalização (garantindo os direitos de acesso à informação, comunicação, educação e cultura, ao trabalho, transporte, esporte e lazer), entre outros. O objetivo desta lei é promover a eliminação de barreiras em vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e comunicação. Esta lei apresenta definições, como o que são acessibilidade, barreiras, elementos de urbanização, mobiliário urbano, ajudas técnicas e pessoa com deficiência.⁷

Já o Decreto nº 5.296/04, que regulamentou as Leis nº 10.048/00 e 10.098/00, nos artigos 5º, §1º, e incisos, conceitua a pessoa com deficiência como aquela que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de atividades e que se enquadre em alguma das seguintes categorias:

- a) Deficiência física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;
- b) Deficiência auditiva: perda bilateral, parcial ou total, de 41 dBs ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz;
- c) Deficiência visual: cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60º; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;
- d) Deficiência mental: funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos 18 anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, como: comunicação; cuidado pessoal; habilidades sociais; utilização dos recursos da comunidade; saúde e segurança; habilidades acadêmicas; lazer; e trabalho;
- e) Deficiência múltipla: associação de duas ou mais deficiências.⁸

O decreto especifica que estão sujeitos ao seu cumprimento a aprovação de projetos de natureza arquitetônica e urbanística, de comunicação e informação, de

⁷ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 168.

⁸ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 29 a 31.

transporte coletivo e execução de obras diversas, de destinação pública ou coletiva; a outorga de permissão, autorização ou habilitação de qualquer natureza; a aprovação de financiamentos de projetos que utilizem recursos públicos, através de convênios, acordos, ajustes, contratos ou similares; e a concessão de aval da União para a obtenção de empréstimos e financiamentos internacionais de entes públicos e privados.⁹

Estabelece, assim, o Decreto normas gerais e critérios básicos para a acessibilidade à pessoa com deficiência em edificações públicas e privadas de uso coletivo e multifamiliar, espaços públicos, logradouros e seus mobiliários, comunicações e sinalizações, entre outros. Destaca a importância de que o ente municipal e os órgãos que trabalham com acessibilidade devem dar à acessibilidade arquitetônica e urbanística, à implantação de ações e à reserva de recursos para executar adaptações e a garantia de espaços urbanos inclusivos.¹⁰

Exemplificando, o decreto preocupa-se com a acessibilidade nas calçadas, exigindo o cumprimento das normas técnicas de acessibilidade da ABNT ao construí-las ou reformá-las e dispondo sobre o rebaixamento com rampa acessível ou a elevação da via para a travessia de pedestres em nível.

Além disso, o decreto determina que o planejamento e a urbanização de vias públicas, parques e demais espaços de uso público devem ser projetados e executados para transformá-los em lugares acessíveis à pessoa com deficiência.¹¹

O decreto também afirma que os semáforos para pedestres devem estar equipados com mecanismo que sirva de guia ou orientação para a travessia da pessoa com deficiência visual, em locais onde haja intenso fluxo de veículos, pessoas e/ou periculosidade na via.¹²

3 O direito à cidade como direito humano fundamental

O direito à cidade não é um conceito fechado, e, sim, um direito em construção.¹³ É o núcleo internacionalmente reconhecido do direito urbanístico, um direito coletivo dos habitantes da cidade que engloba direitos civis, políticos, econômicos, sociais, culturais, urbanísticos e ambientais, objetivando a distribuição equitativa, universal, justa, democrática e sustentável dos recursos oferecidos pelas cidades. Este direito está positivado nos artigos 182 e 183 da Constituição Federal, no artigo 2º, inciso I, do Estatuto da Cidade e em diversas leis urbanísticas.

⁹ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 169.

¹⁰ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 169 e 226.

¹¹ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 192.

¹² LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 196.

¹³ PRESTES, Vanêscia Buzelato. *Dimensão Constitucional do Direito à Cidade e Formas de Densificação no Brasil*. Programa de Pós-Graduação em Direito (Dissertação de Mestrado). Porto Alegre: PUCRS, 2008, p. 52-53.

Na Constituição Federal, o direito à cidade é um direito fundamental implícito, pois não se encontra no rol dos direitos fundamentais do artigo 5º. Sob o aspecto jurídico, o direito à cidade foi positivado na Constituição nos artigos 182 e 183, os quais tratam sobre a política urbana, com ênfase no direito de propriedade e no cumprimento de sua função social. Esses artigos demonstram a necessidade de uma lei específica para tratar sobre tais questões urbanas, a qual seria a Lei nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade).¹⁴

O reconhecimento do direito à cidade como direito humano fundamental bem representa uma aliança entre os níveis de fundamentação, concretização e conteúdo dos direitos humanos como representações da dignidade, enquanto processo de reconhecimento das condições de habitação, saúde e saneamento; como determinantes objetivas da interdependência e amplitude dos direitos humanos, mais do que isso, representa a ratificação da cidadania, que diz respeito a um vasto sistema de condições de direitos e de sociabilidade.¹⁵

A vontade popular, expressada na Assembleia Nacional Constituinte, de que o direito à cidade fosse incorporado na ordem jurídica brasileira, foi concretizada com o Estatuto da Cidade, o qual determinou que o direito à cidade é um direito inerente a todos os habitantes de possuir uma vida urbana digna. Dessa forma, no inciso I do artigo 2º, o Estatuto incluiu o direito à cidade no âmbito das diretrizes gerais da política urbana para garantir a efetivação deste direito.¹⁶

A Emenda Popular da Reforma Urbana objetivava a inclusão de um capítulo que tratasse sobre a política urbana na Constituição Federal, visando garantir e ampliar os direitos fundamentais daqueles que vivem nas cidades; determinar um regime para a propriedade urbana e o direito de construir, sob a condição do efetivo exercício do direito de propriedade ao cumprimento da sua função social, fundamentando-se na garantia dos direitos urbanos, subordinados ao Princípio do Estado Social de Necessidade; efetivar o direito à cidade adotando instrumentos eficazes de política urbana, exemplificando, a desapropriação para fins de reforma urbana, a qual visa garantir que a propriedade urbana cumpra a sua função social; garantir que a cidade cumpra as suas funções sociais, a título de exemplo, promovendo a justa distribuição dos bens e serviços urbanos e a preservação do meio ambiente; conceder ao município a competência e o dever de efetivar, observando a realidade local, os instrumentos de política urbana, para implementar o instrumento mais adequado a cada caso concreto; e determinar os instrumentos de participação popular aptos a

¹⁴ BALDO, Iumar Junior. *Direito à cidade: uma possibilidade real a partir do acesso à moradia digna e sua função socioambiental*. Curitiba: Multideia, 2012, p. 20.

¹⁵ BALDO, Iumar Junior. *Direito à cidade: uma possibilidade real a partir do acesso à moradia digna e sua função socioambiental*. Curitiba: Multideia, 2012, p. 109.

¹⁶ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 273.

garantir a efetiva gestão democrática da cidade, sendo a forma mais democrática do exercício da cidadania.¹⁷

Destaca-se que o Estatuto da Cidade determinou que o Poder Público municipal concretize as funções sociais da cidade através de políticas públicas que assegurem a todas as pessoas o direito à cidade com qualidade e acessibilidade.¹⁸

4 O direito à cidade sob uma nova ótica: o direito à cidade acessível e inclusiva à pessoa com deficiência

O direito à locomoção da pessoa com deficiência nos espaços públicos está presente na Carta Mundial pelo Direito à Cidade, com a redação de que as cidades devem garantir o direito à mobilidade e circulação pelos seus espaços através do transporte público acessível e da remoção de barreiras arquitetônicas, e que implantem equipamentos necessários ao sistema de mobilidade e circulação, e à adaptação das edificações públicas ou de uso público e dos locais de trabalho e de lazer a fim de garantir o direito à acessibilidade a esta pessoa.¹⁹

Uma das formas de garantir os direitos à acessibilidade e à inclusão social à pessoa com deficiência é não obstar o seu direito à livre locomoção, com autonomia e segurança, o qual é reconhecido pelo direito urbanístico como o direito de circular e frequentar ambientes públicos fechados, isto é, os direitos à acessibilidade arquitetônica, de se locomover por ruas, praças e avenidas, que é o direito de trânsito, e de utilizar, neste percurso, os meios de transporte financeira e ergonomicamente acessíveis.²⁰

À pessoa com deficiência deve ser garantido o direito de circular e ter pleno acesso aos espaços públicos urbanos, assegurado em diversas legislações, pois as normas jurídicas de natureza principiológica da Constituição Federal possuem um papel relevante no sistema jurídico-urbanístico brasileiro, sendo válido para garantir que o Poder Público municipal implemente a acessibilidade em um planejamento e desenvolvimento urbano que inclua a pessoa com deficiência nas cidades.²¹

A estrutura da cidade não é construída para a pessoa com deficiência, sendo aquela com deficiência visual ou física a mais prejudicada, pois as barreiras recorrentes são: problemas de piso, em relação à condição física da pessoa; guias

¹⁷ SAULE JÚNIOR, Nelson. A relevância do direito à cidade na construção de cidades justas, democráticas e sustentáveis. In: SAULE JÚNIOR, Nelson (Org.). *Direito urbanístico: vias jurídicas das políticas urbanas*. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris, 2007, p. 33 e 34, citado por LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 248-249.

¹⁸ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 170.

¹⁹ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 93.

²⁰ FIGUEIREDO, 2000, p. 43, citado por LEITE, Flávia Piva Almeida. Direito ao acesso ao meio físico da cidade. *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XIV, n. 94, nov. 2011, p. 03. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=10620>. Acesso em: jan. 2015; LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 154.

²¹ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 249.

de calçadas irregulares ou inexistentes e problemas nos veículos de transporte, em relação ao acesso, circulação interna, acomodação e seus terminais.²²

As cidades foram construídas, projetadas e adaptadas não considerando a diversidade humana, consolidando-se fisicamente inacessíveis. Em projetos arquitetônicos, arquitetos e engenheiros utilizam a escala humana ideal como medida de referência, o método Vitruviano, reconhecendo o indivíduo perfeito, jovem, forte e no ápice de suas capacidades físicas e sensoriais. Ignoram que qualquer indivíduo poderá ter sua mobilidade reduzida como decorrência do processo de envelhecimento e/ou vir a ser pessoa com deficiência. Parecem acreditar que na cidade não circulam pessoas com deficiência, ou que há poucas, invisibilizando-as ao oferecerem prédios públicos sem rampas, calçadas sem rebaixamento em vias de circulação, praças totalmente inacessíveis, transportes públicos sem adaptação adequada, entre outros empecilhos à livre locomoção. Erroneamente, projetam, constroem e adaptam uma cidade sem observarem as normas de acessibilidade e sem concretizarem o dever de se efetivar a acessibilidade nos espaços urbanos.²³

Ao planejar locais públicos e privados de uma cidade, deve-se proporcionar a “equiparação de oportunidades” à pessoa com deficiência, garantindo-a o direito à acessibilidade. O direito à diferença e o exercício de sua singularidade devem ser considerados para que haja o respeito ao direito à cidadania, com a participação desta pessoa em todos os setores da sociedade.²⁴

A experiência de viver em uma cidade que não oferece espaços acessíveis distancia a pessoa com deficiência do exercício da participação social. Uma vivência cidadã lhe é impedida pelas barreiras arquitetônicas, atitudinais e culturais existentes na sociedade e na cidade.²⁵

A livre circulação das pessoas na sociedade compreende atividades sociais, culturais, políticas e econômicas. Todas as pessoas devem circular nos espaços urbanos com autonomia, segurança e conforto. A pessoa com deficiência deve sair de sua residência, ir até o seu local de trabalho e ter lazer sem se deparar com barreiras físicas, tendo possibilidades de se deslocar na cidade em que vive. O seu deslocamento dependerá da organização territorial da cidade e da vinculação funcional às atividades desenvolvidas no espaço urbano.²⁶

²² VASCONCELLOS, 2000, p. 153, citado por LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 156-157.

²³ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 156, 252, 253 e 277.

²⁴ FERNANDES, 2012, p. 47. In: LIPPO, Humberto (Org.); FERNANDES, Idília; SCHNEIDER, Laino Alberto; TESKE, Ottmar; FAGUNDES, Santos. *Sociologia da acessibilidade e reconhecimento político das diferenças*. Canoas: Ed. ULBRA, 2012.

²⁵ FERNANDES, 2012, p. 44-45. In: LIPPO, Humberto (Org.); FERNANDES, Idília; SCHNEIDER, Laino Alberto; TESKE, Ottmar; FAGUNDES, Santos. *Sociologia da acessibilidade e reconhecimento político das diferenças*. Canoas: Ed. ULBRA, 2012.

²⁶ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 158, 255 e 279.

Dificuldades de locomoção apresentam-se à pessoa com deficiência como impedimento de acesso aos equipamentos públicos, ingresso em órgãos públicos e privados e demais recintos, utilização de meios coletivos de transporte e ir e vir pelas ruas e calçadas. O seu deslocamento é dificultoso ou lhe é impeditivo, pois os espaços de uso comum da cidade não são adequadamente executados, com barreiras físicas de acessibilidade.²⁷

Adequar os espaços públicos da cidade é tão indispensável quanto garantir a livre locomoção da pessoa com deficiência, com a erradicação das barreiras existentes no meio urbano. O Poder Público municipal deve impedir o surgimento de novas barreiras quando projetar ou executar uma obra pública ou adaptar aquela já existente, bem como não publicar editais de licitação para a prestação de serviços de transporte público que não garantam o direito à acessibilidade.²⁸

Para que haja o reconhecimento das diferenças, a pessoa com deficiência deve circular pela cidade, com autonomia e segurança, em ruas, bares, restaurantes, escolas, cinemas, clubes, igrejas, locais de trabalho, etc., bem como deve se sentir pertencente à cidade, exercendo a sua cidadania.²⁹

A pessoa com deficiência deve ser respeitada em seus direitos humanos por ser titular de direitos civis, culturais, econômicos, políticos e sociais, previstos na Declaração Universal dos Direitos Humanos, em igualdade de condições com as demais pessoas. A proteção da igualdade de qualquer pessoa e a sua não discriminação são fundamentos norteadores dos instrumentos internacionais de direitos humanos.³⁰

A locomoção da pessoa com deficiência em uma cidade deve ser realizada por si mesma, com segurança e autonomia, ainda que utilize objetos e aparelhos, como cadeira de rodas, aparelhos auditivos e/ou implantes cocleares, muletas, próteses, órteses, bengalas, entre outros.³¹

A Constituição Federal foi responsável por consagrar o Estado brasileiro como sendo de caráter democrático e social ao determinar valores fundamentais como a cidadania e a dignidade da pessoa humana, possuindo a tarefa de superar as desigualdades econômicas e sociais, e daquelas que surgem em razão de idade, raça, cor, sexo e condições físicas. Selecionando tais desigualdades, a Constituição proporcionou a proteção à pessoa com deficiência, exigindo uma sociedade inclusiva.³²

²⁷ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 165.

²⁸ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 166 e 279.

²⁹ FERNANDES, 2012, p. 47. In: LIPPO, Humberto (Org.); FERNANDES, Idília; SCHNEIDER, Laino Alberto; TESKE, Ottmar; FAGUNDES, Santos. *Sociologia da acessibilidade e reconhecimento político das diferenças*. Canoas: Ed. ULBRA, 2012.

³⁰ LIPPO, 2004, citado por GARCIA, Carla Cristina. *Sociologia da Acessibilidade*. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2008, p. 38.

³¹ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 180.

³² LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 53.

Em sentido amplo, a acessibilidade é a garantia de ter e poder usufruir dos direitos fundamentais, como: educação, saúde, trabalho, lazer, livre locomoção, informação, entre outros.

Para Barcellos e Campante,³³ a acessibilidade, estando implícito o direito à inclusão social, é conceituada como:

(...) a adoção de um conjunto de medidas capazes de eliminar todas as barreiras sociais (...) de modo a assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, às condições necessárias para a plena e independente fruição de suas potencialidades e do convívio social.

Em uma sociedade inclusiva, a arquitetura urbana prevê a diversidade de características físicas e psíquicas das pessoas, os meios de transportes e os locais de circulação são livres de barreiras, e as barreiras atitudinais são superadas, como os preconceitos que impedem as pessoas de se comunicarem e aceitarem as diferenças e a diversidade.³⁴

A deficiência é a perda ou limitação de oportunidades de participar na vida da comunidade em igualdade de condições com as demais pessoas. Dessa forma, a deficiência naturalmente engloba alguma perda, na qual a pessoa possui a sua capacidade reduzida pelas atividades e atitudes organizadas por seu meio social, como na informação, comunicação e educação.³⁵

A acessibilidade é um direito instrumental, pois a pessoa com deficiência, ao não ter acesso a equipamentos urbanos, escolas, postos de saúde ou transporte público, não exerce plenamente a sua cidadania.³⁶

Conceituando, o direito à cidade acessível e inclusiva compreende o direito à participação plena e efetiva na vida social da cidade e na sua gestão democrática a todas as pessoas, incluindo a pessoa com deficiência, na medida em que haja o reconhecimento dos direitos à diferença e à diversidade. Este modelo de cidade propõe a eliminação ou minimização das barreiras arquitetônicas, urbanísticas, no mobiliário urbano e atitudinais, visando garantir o direito à livre locomoção no espaço urbano com autonomia, independência e segurança. Os direitos constitucionalmente

³³ BARCELLOS, Ana Paula de; CAMPANTE, Renata Ramos. A acessibilidade como instrumento de promoção de direitos fundamentais. In: FERRAZ, Carolina Valença; LEITE, George Salomão; LEITE, Glauber Salomão; LEITE, Glauco Salomão (Coord.). *Manual dos direitos da pessoa com deficiência*. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 177.

³⁴ LIPPO; FERNANDES, 2012, p. 143. In: LIPPO, Humberto (Org.); FERNANDES, Idília; SCHNEIDER, Laino Alberto; TESKE, Ottmar; FAGUNDES, Santos. *Sociologia da acessibilidade e reconhecimento político das diferenças*. Canoas: Ed. ULBRA, 2012.

³⁵ FREC, 2000, p. 02, citado por FERNANDES, 2012, p. 55. In: LIPPO, Humberto (Org.); FERNANDES, Idília; SCHNEIDER, Laino Alberto; TESKE, Ottmar; FAGUNDES, Santos. *Sociologia da acessibilidade e reconhecimento político das diferenças*. Canoas: Ed. ULBRA, 2012.

³⁶ ARAÚJO, 2009, p. 208, citado por LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 228.

consolidados à igualdade de condições e à dignidade da pessoa humana são a base para o planejamento de uma cidade fisicamente acessível e socialmente inclusiva. Por fim, nessa cidade há a garantia dos direitos à informação e à plena comunicação, incluindo a pessoa com deficiência através de políticas públicas socialmente inclusivas.

As barreiras físicas encontradas pela pessoa com deficiência ao circular pelos espaços urbanos, devido à despreocupação ou despreparo técnico, são: desníveis e revestimentos inadequados nas calçadas; calçadas estreitas, com pavimentação deteriorada e obstáculos difíceis de serem percebidos pela pessoa com deficiência visual; portas extremamente estreitas, impossibilitando a passagem de cadeira de rodas; escadas inacessíveis em edifícios; elevadores pequenos, dificultando a passagem de cadeira de rodas e sem sinalização em Braille; telefones e interruptores de luz postos fora da área de alcance; banheiros sem adaptação; poucas ou inexistentes vagas nos estacionamentos para a pessoa com deficiência ou com espaço insuficiente para o embarque e desembarque da pessoa com deficiência física usuária de cadeira de rodas; prédios inacessíveis; mobiliários urbanos construídos ou adaptados de forma inadequada; transporte coletivo sem adaptação, entre outras.³⁷

É inadmissível que obras e projetos não contemplem as normas de acessibilidade, havendo uma legislação impondo o dever das entidades da Federação de garantir a acessibilidade à pessoa com deficiência no meio urbano. Conclui-se que o ato de concretizar a acessibilidade não é um ato discricionário, e, sim, vinculado. Ainda, o administrador público deve cumprir as determinações legais sobre acessibilidade e, conseqüentemente, estará sendo eficiente, pois evitará o desperdício, a má-utilização e a falha na realização de suas atribuições. A eficiência é a exigência que se impõe à Administração Pública, visto que é inaceitável que os recursos públicos sejam utilizados para construir obras sem observar as normas de acessibilidade.³⁸

A acessibilidade deve ser incorporada na configuração, manutenção e gestão de serviços, sendo de competência do Poder Público, o qual deve adotar políticas sociais e programas que proporcionem bem-estar a todas as pessoas através da satisfação de direitos e de cumprimentos de deveres, e a sua autonomia, por meio de eleição, comodidade e segurança, suprimindo fatores geradores de desigualdade e marginalização mediante o fomento da coesão comunitária e da melhora na qualidade de vida. Compete ao Poder Público cumprir a igualdade de direitos, incentivando a iniciativa privada a implementar iniciativas que visem melhorar a acessibilidade à pessoa com deficiência na sociedade.³⁹

³⁷ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 229-230, e GARCIA, Carla Cristina. *Sociologia da Acessibilidade*. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2008, p. 72.

³⁸ LEITE, Flávia Piva Almeida. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012, p. 247.

³⁹ GARCIA, Carla Cristina. *Sociologia da Acessibilidade*. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2008, p. 55.

A falta de acessibilidade nos espaços, equipamentos urbanos e serviços limita as liberdades fundamentais, como os direitos à educação, cultura, atividades recreativas e esportivas. Portanto, buscando uma cidade acessível, estar-se-á buscando melhoria na qualidade de vida, onde haja equipamentos, serviços e espaços que ofereçam comodidade, segurança e facilidade de acesso a fim de assegurar maior autonomia a todas as pessoas.⁴⁰

5 O projeto Rota Acessível previsto na Lei do Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre visando à concretização do direito à cidade acessível e inclusiva à pessoa com deficiência: (in)efetividade instrumental?

Porto Alegre possui uma significativa população de 336.420 pessoas com deficiência, representando $\frac{1}{4}$ da população da cidade, dividindo-se em pessoas com deficiência mental (23.581), deficiência auditiva (80.753), deficiência motora (104.070) e deficiência visual (249.804).⁴¹ Para tanto, faz-se necessária a elaboração de leis de acessibilidade que criem políticas públicas socialmente inclusivas a essa população, utilizando-se do conceito de direito à cidade acessível e inclusiva.

A Lei Complementar nº 678/11, que trata sobre o Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre, é pioneira no Brasil por aprovar um plano diretor de acessibilidade para um município, sendo uma iniciativa louvável, pois a pessoa com deficiência tem direito a uma cidade acessível e inclusiva.⁴²

Antes de ser aprovado como lei complementar, esse Plano Diretor foi estudado por meio de diagnósticos inéditos no país, realizados por alunos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (FAU-PUCRS), através do Núcleo de Acessibilidade e Mobilidade Urbana desta faculdade. Já a viabilização do projeto foi possível através de um convênio entre a Secretaria Municipal de Acessibilidade e Inclusão Social – SMACIS e o Ministério das Cidades.⁴³

Com o intuito de estudar, debater e promover o direito à acessibilidade à pessoa com deficiência em Porto Alegre, a faculdade foi escolhida para mapear as principais

⁴⁰ GARCIA, Carla Cristina. *Sociologia da Acessibilidade*. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2008, p. 66.

⁴¹ ObservaPOA. *Observatório da Cidade de Porto Alegre*. ObservaPOA apresenta números sobre pessoas com deficiência em Porto Alegre. Porto Alegre, 2012. Disponível em: <http://www.observapoa.com.br/default.php?reg=266&p_secao=17>. Acesso em: out. 2013.

⁴² VICILI, Mariana. PUCRS faz diagnóstico para acessibilidade total de Porto Alegre. Iniciativa é pioneira entre as cidades brasileiras. *PUCRS INFORMAÇÃO*, n. 139, maio/jun. 2008, p. 39. Disponível em: <<http://puhrs.br/revista/pdf/0139.pdf>>. Acesso em: jan. 2015.

⁴³ VICILI, Mariana. PUCRS faz diagnóstico para acessibilidade total de Porto Alegre. Iniciativa é pioneira entre as cidades brasileiras. *PUCRS INFORMAÇÃO*, n. 139, maio/jun. 2008, p. 39. Disponível em: <<http://puhrs.br/revista/pdf/0139.pdf>>. Acesso em: jan. 2015.

áreas da cidade.⁴⁴ O estudo resultou em uma lei tecnicamente bem precisa, o que se constata por meio dos conceitos contidos no texto legislativo, eis que há, por exemplo, a descrição do que se caracterizam os grupos de pessoas com deficiência.

Analisando a Lei do Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre a fim de compreender os seus conceitos e a sua finalidade, especialmente em relação ao projeto Rota Acessível criado por esta lei, selecionaram-se dispositivos legais para serem estudados.

Inicialmente, o artigo 1º especifica o objeto de estudo da lei e para qual público se destina, a saber, “normas gerais e critérios básicos destinados a promover a acessibilidade das pessoas com deficiência (...)”.

O artigo 3º, inciso I, define quem a lei entende ser pessoa com deficiência, sendo “a que possui limitação ou incapacidade⁴⁵ para o desempenho de atividade” e demonstra o enquadramento em um ou mais grupos, como: pessoas com deficiência física, auditiva, visual e mental.

O artigo 7º, inciso I, redigiu o que se considera acessibilidade para os fins da lei, a saber:

A condição para a utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, dos mobiliários e dos equipamentos urbanos, do acesso às edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, dos sistemas e dos meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Já o inciso II do artigo 7º conceitua o que são barreiras para os efeitos desta lei, sendo, portanto, “obstáculos que limitem ou impeçam o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação”, classificando-as em barreiras urbanísticas, nas edificações, nos transportes e nas comunicações e informações.

O inciso X, do artigo 7º, por sua vez, descreve a Rota Acessível:

O percurso de interligação contínua, sinalizada e sistêmica entre os elementos que compõem a acessibilidade, destinado à circulação de pessoas, compreendendo espaços externos de uso comum, especificados nesta Lei Complementar, no seu acesso ou na entrada principal.

A Rota Acessível encontra-se na Seção V, nos artigos 24 a 31, em duas subseções. A Subseção I dispõe sobre o planejamento, a implantação e a responsabilidade de pôr

⁴⁴ VICILI, Mariana. PUCRS faz diagnóstico para acessibilidade total de Porto Alegre. Iniciativa é pioneira entre as cidades brasileiras. *PUCRS INFORMAÇÃO*, n. 139, maio/jun. 2008, p. 39. Disponível em: <<http://puhrs.br/revista/pdf/0139.pdf>>. Acesso em: jan. 2015.

⁴⁵ O termo incapacidade não está bem empregado, pois não há incapacidade na deficiência, e, sim, impedimento, que poderá ser provisório ou duradouro, mas são poucos os casos em que será definitivo.

em prática o projeto Rota Acessível, e a Subseção II apresenta quais os elementos que devem conter a Rota.

Afirma o artigo 24 que a Rota Acessível deve ser planejada e implementada nos projetos e nas obras de caráter público e de caráter coletivo, sendo necessário que estejam inclusos os elementos de urbanização descritos na lei.

Já o artigo 24, parágrafo único, determina que a Secretaria de Acessibilidade e Inclusão Social – SEACIS, atual Secretaria Municipal de Acessibilidade e Inclusão Social – SMACIS, detenha a competência para periodicamente analisar e acompanhar a implementação dos projetos elaborados para Porto Alegre a fim de verificar se estão respeitando as normas de acessibilidade. Prossegue demonstrando a necessidade de ordenar a Rota Acessível para a “circulação de pessoas em calçadas, largos, praças, parques, verdes complementares, orlas e outros atrativos turísticos, junto a ciclovias e vias”, desde que sejam observadas as legislações da ABNT sobre regras de acessibilidade, além das regras gerais determinadas nesta lei municipal.

O artigo 25 menciona que, ao analisar os projetos para a Rota Acessível, deve-se observar se há a interligação das vias com os sistemas de transporte visando a seu uso com segurança e autonomia pela pessoa com deficiência.

O artigo 26, por sua vez, dispõe que a SEACIS, atual SMACIS, detém competência para orientar acerca da implantação de pisos táteis de alerta e direcional, que são recursos utilizados pela pessoa com deficiência visual, a fim de que esta possa transitar livremente pelas calçadas.

Para o artigo 26, §1º, o proprietário do imóvel é responsável pela colocação de pisos táteis de alerta e direcional e pela ligação destes com a Rota Acessível.

O artigo 27 afirma que as calçadas devem ser construídas e adaptadas com base nas normas da ABNT e em outras que tratam sobre a acessibilidade.

O artigo 27, §5º, orienta como deve ser o revestimento das calçadas do Centro Histórico, na área central de Porto Alegre.

O artigo 28, por sua vez, veda a implementação de elementos construtivos, como rampas, degraus, obstáculos diversos e elementos de urbanização, que possam impor barreiras à circulação segura e autônoma das pessoas, em calçadas, vias e espaços de uso público.

Na Subseção II, a lei apresentou os elementos que devem ser encontrados na Rota Acessível, definidos no artigo 29: meio-fio, cordão ou guia (inciso I); faixas acessíveis (inciso II), de acesso e serviço (inciso III) e para elementos de urbanização (inciso IV); rebaixo ou elevação de calçadas para pessoas (inciso V) e semáforos luminoso (inciso VI) e sonoro (inciso VII).

O artigo 29, inciso V, alínea f, trata sobre o rebaixo ou a elevação de calçadas, apresentando o recurso da sinalização com piso tátil de alerta.

Os incisos VI e VII do artigo 29 conceituam os semáforos luminoso e sonoro, respectivamente, sendo o luminoso um “dispositivo luminoso para orientação

de pessoas nas travessias de pistas de rolamento de veículos”, e o sonoro, um “dispositivo com botoeiras e sinal sonoro, para orientação de uso de pessoas com deficiência visual na travessia de pistas de rolamento de veículos”.

Consoante o §5º do artigo 29, o semáforo luminoso (inciso VI) deve ter orientação e indicação da SEACIS, atual SMACIS, nos locais onde há grande fluxo de pessoas e de veículos, observando as normas da ABNT e outras.

Para o §6º do artigo 29, deve-se observar a redação anterior, com acréscimo da necessidade de identificação e instruções em Braille.

O artigo 31 refere em quais lugares devem, prioritariamente, estar as travessias adequadas ou adaptadas para viabilizar a Rota Acessível. Respeitando as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a legislação específica e esta lei, a prioridade se dá em: seções da pista de rolamento, junto a semáforos, focos de pedestres, no prolongamento das calçadas e dos passeios, em passarelas, parques, praças, canteiros, largos, vias, logradouros, verdes complementares, próprios municipais e demais espaços de uso público.

A Sessão VII no artigo 37 descreve a competência e a responsabilidade técnica para avaliar a necessidade de se realizar a adequação e a adaptação após a aprovação de projetos envolvendo a acessibilidade, sendo aqueles que contiverem os elementos de urbanização com uma destinação pública ou coletiva, em áreas externas.

Já no parágrafo único e nos incisos do artigo 37, observa-se que as adaptações deverão utilizar o método de Avaliação Pós-Ocupação, com apresentação à SEACIS, atual SMACIS.

Sintetizando, a SEACIS, atual SMACIS, detém a responsabilidade de analisar os projetos, com plano de realização e cronograma de execução dos procedimentos de avaliação, que envolvam o direito à acessibilidade para proporcionar e concretizar o direito à cidade acessível e inclusiva.

O artigo 38 da Seção VIII afirma que a responsabilidade para exercer a fiscalização e possibilitar a efetivação dos dispositivos contidos nesta lei, referentes à acessibilidade, é da SEACIS, atual SMACIS, podendo se dirigir a outros órgãos do município a fim de auxiliá-la no cumprimento dos projetos.

Os artigos 39 e 40 da Seção IX determinam as penalidades, as quais são sanções administrativas e/ou civis, que serão aplicadas aos que descumprirem as providências arroladas na lei. Para tanto, a notificação visando dar conhecimento à parte que infringir esta lei será escrita e no prazo de 30 dias a fim de que seja providenciada a execução das disposições legislativas descumpridas.

A Seção X no artigo 41 relata a composição da Comissão Técnica de Acessibilidade, a qual conterà representantes de diversos órgãos municipais e cuja responsabilidade por exercer a sua coordenação será da SEACIS, atual SMACIS.

O artigo 49, inciso I, afirma que o Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre deverá ter como orientação o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano-Ambiental –

Acredita-se que os logradouros que compreendem a Rota Acessível foram escolhidos por serem os mais tradicionais de Porto Alegre; no entanto, o mais adequado seria escolher outros, que apresentassem maior fluxo de circulação de pessoas com deficiência, tais como a Rua dos Andradas, a Rua Siqueira Campos, a Avenida João Pessoa, a Avenida Osvaldo Aranha, entre outros.

Frisa-se que a implementação da Rota Acessível na área central de Porto Alegre se encontra em um primeiro estágio, pois há poucos logradouros com recursos de acessibilidade. O Poder Público municipal ainda não concretizou o direito à acessibilidade, visto que a Lei do Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre foi publicada em 2011, ou seja, não houve grandes avanços na implementação desses recursos nesses cinco anos.

As Rotas Acessíveis são caminhos livres de obstáculos físicos para que a pessoa com deficiência, que possua dificuldades de locomoção, possa circular livremente, observando-se as normas de planejamento urbano atinentes à mobilidade e à acessibilidade.⁴⁶

No caso de Porto Alegre, a Rota Acessível não está completamente acessível devido à ausência de continuidade de medidas para fazer com que o trajeto seja plenamente acessível à pessoa com deficiência. Ignora-se que tal pessoa possua as mesmas necessidades que aquela que não tenha deficiência, como se locomover pelos logradouros para acessar prédios públicos e privados a fim de ter algum estudo, trabalho, momento de lazer, etc. Por exemplo, a pessoa com deficiência frequenta parques, praças e áreas verdes e deseja ter acesso a bens culturais, e o Parque da Redenção, que se encontra no trajeto da Rota Acessível, através da Rua Engenheiro Luiz Englert e da Avenida Paulo Gama, não oferece recursos de acessibilidade, como calçamento adequado para que a pessoa com deficiência física usuária de cadeira de rodas possa usufruir de um momento de lazer, bem como piso tátil e sinalização sonora para que a pessoa com deficiência visual possa se locomover com autonomia e segurança.

Neste sentido, a Lei do Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre deveria possuir como meta a concretização de uma cidade acessível e inclusiva a fim de garantir maior regulamentação sobre o acesso aos espaços urbanos, visando eliminar barreiras ao direito à livre e plena locomoção a todas as pessoas, especialmente à pessoa com deficiência.

Ao longo de todos os logradouros estudados, visualiza-se, também, a inexistência de rampas de acesso ou a precariedade em sua construção e conservação às vias urbanas para o auxílio na locomoção de pessoas com deficiência física.

O Poder Público municipal interpreta a acessibilidade como a colocação de pisos táteis e semáforos sonoros para a locomoção de pessoas com deficiência

⁴⁶ SANTOS, Paulo Roberto Neves. *Intervenções urbanísticas em Salvador e o direito à cidade das pessoas com deficiência: o caso da Avenida Centenário*. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (Dissertação de Mestrado). Salvador: UFBA, 2012, p. 99. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/13073/3/Dissertac%CC%A7a%CC%83o_Paulo%20Roberto%20Neves%20Santos.pdf>. Acesso em: jan. 2015.

visual, esquecendo-se da sinalização visual para pessoas com deficiência auditiva, como aquela em semáforos e nos meios de transporte público.

Em Porto Alegre, são poucos os logradouros que apresentam sinalização sonora, pois não há semáforos sonoros no percurso da Rota Acessível da área central da cidade, o que resulta no desatendimento do direito da pessoa com deficiência visual de se locomover de forma autônoma e segura.

Além disso, poucos oferecem semáforos com sinalização visual, sendo que estes possuem tempos programados de sinalização, com curta duração de tempo, dependendo do fluxo de veículos nas vias urbanas, para a passagem de pedestres nas faixas de segurança, o que impede a locomoção segura da pessoa com deficiência, em especial aquela com deficiência física.

Na Rua Engenheiro Luiz Englert, há sinalização tátil, por estar nas imediações do Parque da Redenção, dos Campus da Universidade Federal do Rio Grande do Sul e da Fundação Faculdade Federal de Ciências Médicas de Porto Alegre; porém, a sinalização fora implantada de forma inadequada, visto que o trajeto da Rota Acessível perpassa próximo a obstáculos, como postes de iluminação, placas de trânsito, lixeiras públicas, hidrantes, defensas metálicas e tampas de bueiros, contribuindo para a ocorrência de acidentes sofridos por pessoas com deficiência visual.

Evidencia-se um obstáculo no trajeto da Rota Acessível, na Rua Engenheiro Luiz Englert, pois o semáforo foi colocado no meio da faixa de segurança, que deveria possibilitar o acesso ao Parque da Redenção, onde há grande circulação de pessoas usufruindo de atividades de lazer, dificultando o acesso da pessoa com deficiência, impedindo-a de se locomover com segurança e autonomia.

Interpreta-se que o piso tátil foi colocado para sinalizar uma lixeira pública e, posteriormente, colocou-se uma defesa metálica; no entanto, o Poder Público municipal não ampliou a sinalização tátil durante toda a defesa metálica, ignorando que tal atitude omissiva pode ocasionar acidentes com pessoas com deficiência visual, pois é dificultada a locomoção destas.

Figura 2. Piso tátil sinalizando a lixeira pública, mas não a defesa metálica, na Rua Engenheiro Luiz Englert.



Na Avenida Paulo Gama, em frente ao Parque da Redenção e em direção ao Túnel da Conceição, o piso tátil foi colocado para sinalizar uma placa de trânsito, não respeitando as normas da ABNT, visto que se encontra próximo à sinalização tátil. Além disso, uma defesa metálica foi colocada por cima do piso tátil e não há sinalização sobre a sua presença na calçada. Tais inacessibilidades podem resultar em acidentes com pessoas com deficiência visual e não cumprem com o objetivo de orientar a pessoa com deficiência em sua locomoção pelo espaço urbano com segurança e autonomia.

Na mesma avenida, o piso tátil foi colocado ao redor de um poste, intencionando alertar à pessoa com deficiência visual sobre a sua presença; porém, a sinalização tátil, estando próxima ao poste, pode resultar em acidentes com pessoas com deficiência visual.

Figura 3. Sinalização de trânsito em frente à faixa de segurança e com botão em altura inadequada a pessoas com deficiência visual e física, na Avenida Paulo Gama.



Ainda, visualiza-se um semáforo em frente a uma faixa de segurança, impedindo a livre locomoção de pessoas com deficiência visual, e com o botão se encontrando em altura elevada e inadequada às pessoas com deficiência física, que possuem baixa estatura ou que são usuárias de cadeira de rodas.

Observa-se, também, a ausência de sinalização sobre uma parada de ônibus em frente ao Campus da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. O piso tátil existente neste trecho do logradouro, próximo à parada, não a está sinalizando, e, sim, um trajeto a ser seguido para alcançar um dos prédios desta universidade. A ausência de sinalização tátil ao redor desta parada impossibilita que a pessoa com deficiência visual vá sozinha e em segurança em sua direção.

Figura 4. Ausência de sinalização sobre a parada de ônibus, na Rua Paulo Gama.



É perceptível a ausência de sinalização para a pessoa com deficiência visual acerca da faixa de segurança, visto que o piso tátil apenas fora colocado para delimitar o entorno de um gramado. Além disso, apresenta-se uma rampa com medidas inadequadas, tornando-se extremamente dificultosa a passagem de uma pessoa com deficiência física usuária de cadeira de rodas.

A Avenida Paulo Gama e a Rua Engenheiro Luiz Englert são logradouros com intensa circulação de pessoas, por se encontrarem nas imediações do Parque da Redenção e das Universidades Federais de Ciências da Saúde de Porto Alegre e do Rio Grande do Sul. Tais ruas estão disponíveis para atividades de lazer, trabalho e estudo, as quais estão ínsitas nos direitos à cidade, acessibilidade e inclusão social.

Verifica-se a preocupação do Poder Público municipal em implementar o direito à acessibilidade nestas vias ao indicar o trajeto da Rota Acessível com equipamentos de acessibilidade, porém não em colocá-los adequadamente, conforme as regras da ABNT para a acessibilidade, da Lei do Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre e das leis nacionais que tratam sobre o direito à acessibilidade.

A pessoa com deficiência exerce atividades de lazer, estudo, trabalho, entre outras, como qualquer pessoa; portanto, deve circular pelas ruas da cidade com autonomia e segurança através da implantação de equipamentos de acessibilidade ao longo dos trajetos disponíveis.

Não há sinalização acerca da existência de uma tampa de bueiro na Avenida Paulo Gama, ainda que haja a preocupação em sinalizar o trajeto da Rota Acessível com a colocação do piso tátil, podendo resultar em acidentes com quaisquer pessoas, em especial aquelas com deficiência visual.

O piso tátil deveria ter sido posto em um trajeto livre de obstáculos, o que demanda um estudo prévio e, além disso, a tampa de bueiro deveria ter sido sinalizada ao seu redor.

Figura 5. Tampa de bueiro sobre o piso tátil, na Avenida Paulo Gama.



Na Avenida Paulo Gama, não há sinalização sobre a existência de uma placa de trânsito, em frente a um portão que dá para um estacionamento da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, podendo ocasionar acidentes a quaisquer pessoas. Destaca-se que o Poder Público municipal deveria ter sinalizado este trajeto, visto que há uma intensa circulação de indivíduos.

A Rua da Conceição também foi escolhida para ser um dos logradouros a receber o trajeto da Rota Acessível, porém não há qualquer sinalização ao longo de toda esta via, eis que as suas calçadas são irregulares e apresentam muitos degraus, o que impossibilita a locomoção de pessoas com deficiência.

Figura 6. Rua da Conceição sem qualquer sinalização com recursos de acessibilidade.



Este logradouro deve ter sido escolhido por abrigar o Túnel da Conceição, que não oferece circulação para pedestres, e por ser uma rua tradicional da cidade de Porto Alegre; porém, há pouca circulação de pessoas por esta via e, menos ainda, de pessoas com deficiência por ser completamente inacessível.

Neste trajeto da Rua da Conceição, a calçada e a rampa são irregulares e íngremes, não havendo sinalização sobre a rampa, os obstáculos e as escadarias, e o meio-fio não se encontra em altura adequada.

Ao longo da Avenida Mauá, não há recursos de acessibilidade, talvez porque não haja circulação de pessoas por esta via, visto que os prédios públicos estão situados nas esquinas das quadras desta avenida, de forma que estas optem por se locomoverem por ruas paralelas, como a Rua dos Andradas e a Rua Siqueira Campos.

Além disso, apresenta um espaço estreito para a circulação de pedestres, com calçadas irregulares, sem manutenção e sem sinalização tátil, dificultando a locomoção de pessoas com deficiências visual e física, pois a pessoa com deficiência física usuária de cadeira de rodas encontra óbices para o seu livre trânsito, e a ausência de sinalização tátil dificulta a locomoção de forma autônoma pela inexistência de referências de acesso.

Figura 7. Avenida Mauá, em frente ao Mercado Público, sem recursos de acessibilidade.



Este logradouro deve ter sido escolhido por ser outra rua tradicional da cidade, porém é pouco utilizado, já que as calçadas são estreitas e sem manutenção, não estando dispostas nos dois lados da via e não havendo faixa de segurança no trajeto da área central da cidade.

A Avenida Mauá, no trecho em frente ao Mercado Público, não apresenta recursos de acessibilidade, visto que não há sinalização tátil e sonora ao redor de

obstáculos, como tampas de bueiros, postes de iluminação, muretas, entre outros, tampouco sobre a proximidade às paradas de transporte público. Além disso, apresenta calçamento irregular e sem manutenção, impossibilitando o livre trânsito de pessoas com deficiência física usuárias de cadeira de rodas.

A Avenida Borges de Medeiros encontra-se parcialmente acessível, pois o piso tátil não apresenta continuidade, o que descaracteriza a ideia da Rota Acessível e, ainda, não há sinalização ao redor das tampas de bueiros, as quais foram ignoradas, eis que o piso tátil perpassa por cima destas, contribuindo para a ocorrência de acidentes, em especial com as pessoas com deficiência visual. Afora isso, as rampas que estão situadas em frente às faixas de segurança estão devidamente colocadas e sinalizadas.

Dessa forma, a Avenida Borges de Medeiros não é acessível, exceto onde há órgãos públicos e alguns empreendimentos privados, como bancos, o que impossibilita o livre trânsito da pessoa com deficiência, ressaltando-se que, com tal situação, esta pessoa não tem acesso a órgãos públicos a fim de exigir os seus direitos cotidianamente violados, o que contribui para a sua invisibilização.

Na quadra onde está situada a Prefeitura Municipal e no outro lado da Avenida Borges de Medeiros, onde se localiza o Mercado Público, não há recursos de acessibilidade. As pessoas com deficiência circulam por esta avenida, que perpassa pela área central da cidade, desde a Avenida Mauá até a Avenida Praia de Belas, com a mesma intensidade que as pessoas sem deficiência, a fim de exercerem as suas atividades cotidianas através do trabalho, estudo, lazer, etc.

Figura 8. Avenida Borges de Medeiros com trecho parcialmente acessível.



Na Avenida Borges de Medeiros, não há sinalização ao redor de obstáculos, como troncos de árvores cortados, hidrantes, lixeiras, postes de iluminação, etc., o que torna perigosa a locomoção de pessoas com deficiência, bem como se demonstra a despreocupação em devidamente cumprir com o objetivo da Rota Acessível, a saber, o livre e pleno trânsito da pessoa com deficiência, de forma autônoma e segura.

Há um exemplo de acessibilidade na Avenida Borges de Medeiros, demonstrado por meio de um dispositivo para que os pedestres possam acionar o semáforo; eis que este recurso de acessibilidade está em altura adequada a pessoas com deficiência física usuárias de cadeiras de rodas e que possuem baixa estatura, bem como apresenta uma escrita informativa em Braille, contribuindo para a inclusão das pessoas com deficiência visual no meio urbano.

Figura 9. Dispositivo para pedestres acionarem o semáforo em altura adequada e em Braille, na Avenida Borges de Medeiros.



Na Avenida Borges de Medeiros, entre o Departamento Administrativo de Estradas e Rodagem – DAER e o Tribunal de Justiça do Estado do Rio Grande do Sul – TJRS, há piso tátil para sinalizar rampas que desembocam em faixas de segurança para pedestres às pessoas com deficiência visual e semáforo com botão em altura acessível às pessoas com deficiência física usuárias de cadeiras de rodas e com baixa estatura.

Figura 10. Trecho acessível entre o DAER e o Tribunal de Justiça do RS, na Avenida Borges de Medeiros.



Em frente ao Tribunal de Justiça, não há recursos de acessibilidade ao redor de árvores, placas de trânsito, postes de iluminação, entre outros, destacando-se a ausência de sinalização sobre um extenso canteiro que possui altura elevada, o que obsta o livre trânsito de pessoas com deficiência, especialmente aquelas com deficiência visual.

Figura 11. Ausência de sinalização sobre um canteiro em frente ao Tribunal de Justiça, na Avenida Borges de Medeiros.



Ainda na Avenida Borges de Medeiros, há obstáculos como lixeiras, placas de trânsito e paradas de ônibus não sinalizados, o que dificulta a livre locomoção das pessoas com deficiência visual, frisando a existência de órgãos públicos e centros de compras nesta avenida, locais com intenso fluxo de pessoas.

Ademais, em relação aos órgãos públicos, não há sinalização em frente ao Centro Administrativo Fernando Ferrari – CAFF, ao DAER, ao TJRS, ao Instituto de Previdência do Estado do Rio Grande do Sul – IPERS, à Câmara dos Vereadores, à Assembleia Legislativa, ao Palácio Piratini, à Prefeitura Municipal, à Fundação de Articulação e Desenvolvimento de Políticas Públicas para Pessoas com Deficiência e Pessoas com Altas Habilidades no Rio Grande do Sul – FADERS, etc.

Na Avenida Borges de Medeiros, não há sinalização ao redor de árvores, as quais, em sua maioria, se encontram com as suas raízes sobre a terra, podendo resultar em acidentes com pessoas com deficiência visual.

Figura 12. Ausência de sinalização ao redor de árvores, na Avenida Borges de Medeiros.



A Avenida Presidente João Goulart, em trecho próximo à Usina do Gasômetro, está devidamente sinalizada, visto que apresenta piso tátil com largura ideal, especialmente nas faixas de travessia de pedestres, além de rampas com inclinação adequada para possibilitar o deslocamento das pessoas com deficiência física usuárias de cadeira de rodas, bem como semáforos luminosos, que auxiliam na locomoção das pessoas com deficiência auditiva, e dispostos em altura adequada a fim de auxiliar as pessoas com deficiência física e com baixa estatura.

Na Avenida João Goulart, nas proximidades à Usina do Gasômetro, não há sinalização ao redor de paradas de ônibus e placas de trânsito, como piso tátil, por exemplo, além de estarem situadas na metade das calçadas, o que dificulta o livre trânsito de quaisquer pessoas, em especial aquelas com deficiência visual.

Figura 13. Ausência de sinalização ao redor de parada de ônibus e de placa de trânsito, na Avenida Presidente João Goulart.



A Rua Duque de Caxias não apresenta recursos de acessibilidade em órgãos públicos, exceto em frente ao Tribunal Regional Eleitoral – TRE, o qual oferece acessibilidade à pessoa com deficiência visual através da sinalização tátil, cumprindo com o objetivo da Rota Acessível de garantir a livre locomoção à pessoa com deficiência. Apenas não há sinalização ao redor de obstáculos, como placas de trânsito e lixeiras.

Figura 14. Tribunal Regional Eleitoral, na Rua Duque de Caxias: único órgão público com sinalização nesta rua.



A FADERS não apresenta recursos de acessibilidade à pessoa com deficiência, exceto uma rampa para as pessoas com deficiência física usuárias de cadeiras de rodas. Com a ausência desses recursos, a FADERS obsta o livre acesso de pessoas com deficiência, destinatárias de suas políticas públicas, a este órgão público, de forma autônoma e segura.

Figura 15. Em frente à FADERS, na Rua Duque de Caxias, não há recursos de acessibilidade.



Na calçada da Rua Duque de Caxias, onde há acesso à Assembleia Legislativa e ao Palácio Piratini, não há recursos de acessibilidade, sendo que estes órgãos públicos deveriam ser acessíveis, eis que há pessoas com deficiência que trabalham nestes locais ou que vão até eles a fim de buscarem os seus direitos cotidianamente negligenciados.

Um dos logradouros mais acessíveis do trajeto da Rota Acessível é a Avenida Loureiro da Silva, por apresentar recursos de acessibilidade, destacando-se a colocação de piso tátil direcional e de alerta, em especial no trecho em frente à Escola Técnica Estadual Parobé, o qual possui cor cinza ou azul, diferente dos demais que estão na área central da cidade, que possuem cor amarela, contribuindo para a livre locomoção das pessoas com deficiência visual, com autonomia e segurança.

Na Avenida Loureiro da Silva, em frente à Escola Técnica Estadual Parobé, colocou-se piso tátil de alerta, nas cores azul ou cinza, a fim de sinalizar o entorno dos obstáculos existentes, como o poste de iluminação, à pessoa com deficiência visual. Além disso, a calçada em frente a esta instituição de ensino encontra-se em perfeitas condições, auxiliando na livre locomoção de pessoas com deficiência.

Em frente à mesma escola, percebe-se a intenção de observar à Rota Acessível através da colocação de piso tátil de alerta e direcional, sinalizando os obstáculos e dispondo uma rampa com inclinação adequada e sinalizada com o piso tátil, a fim de auxiliar as pessoas com deficiência visual e física a acessarem a faixa de segurança para pedestres.

Figura 16. Piso tátil de alerta e direcional sinalizando os obstáculos e rampa sinalizada e com inclinação adequada, na Avenida Loureiro da Silva, em frente à Escola Técnica Estadual Parobé.



Em relação aos obstáculos, o piso tátil de alerta está cumprindo com o seu papel de alertar à pessoa com deficiência visual sobre a existência de uma tampa de bueiro no local. Há outros obstáculos, como postes de iluminação, placas de trânsito e semáforos, sinalizados através do piso tátil de alerta.

Em frente à Receita Federal, na esquina da Avenida Loureiro da Silva, apresenta-se o piso tátil de alerta e direcional cumprindo com o objetivo de orientar a locomoção das pessoas com deficiência visual. Este piso alerta acerca da existência de uma faixa de segurança em uma esquina, bem como sobre os obstáculos, como postes de iluminação e placas de trânsito.

Figura 17. Piso tátil de alerta e direcional na esquina da Avenida Loureiro da Silva, em frente à Receita Federal.



Não há sinalização ao redor das tampas de bueiro e sobre a faixa de segurança para pedestres, e a placa de trânsito foi colocada em local inadequado, eis que se encontra em frente à faixa de segurança, impondo obstáculos à travessia de pessoas com deficiência.

Por fim, na entrada da Câmara dos Vereadores, na Avenida Loureiro da Silva, não há recursos de acessibilidade, o que impede o acesso da pessoa com deficiência a este órgão público para buscar o cumprimento de seus direitos, em igualdade de condições às demais pessoas, os quais têm sido invisibilizados.

5 Considerações finais

Historicamente, a cidade foi projetada para o usufruto e a circulação de pessoas sem deficiência, fato que resultou em participação política e popular sem reconhecimento e valorização da diversidade humana, contribuindo para a despreocupação com a criação de leis de acessibilidade e políticas públicas socialmente inclusivas.

Faz-se necessária a adoção de políticas públicas de inclusão social por meio do desenvolvimento de leis de acessibilidade, objetivando a plena participação da pessoa com deficiência na cidade com dignidade, autonomia e segurança. Desta forma, a Lei do Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre deveria ser um instrumento apto a possibilitar a livre circulação e plena participação da pessoa com deficiência no meio urbano.

Interpreta-se que essa lei pretendeu apresentar à população dessa cidade alguns conceitos sobre direito à acessibilidade, como quem é pessoa com deficiência,

quais leis tratam sobre a matéria, quais instrumentos podem ser utilizados para eliminar barreiras arquitetônicas e urbanísticas, qual órgão público é responsável pela fiscalização para o cumprimento dessa lei, etc.

Destaca-se que os direitos à acessibilidade e inclusão social da pessoa com deficiência na cidade são de competência do município, em razão do interesse local. Assim, o município é responsável pelas questões relacionadas à ordenação do espaço urbano, bem como pelo interesse da pessoa com deficiência em ver eliminadas as barreiras físicas e atitudinais apresentadas nesses espaços. Para tanto, o Poder Público municipal deve estar disponível para dialogar com as pessoas com deficiência a fim de tomar conhecimento sobre quais as suas necessidades de acessibilidade e quais projetos de inclusão social são necessários serem desenvolvidos e implementados.

Dessa forma, essa lei municipal cumpriu com o seu objetivo, porém se apresentando como uma lei básica, porque, para que possa ser efetivada, necessita que se remeta a outras leis, exemplificando à Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano-Ambiental – PDDUA do município de Porto Alegre e às normas sobre acessibilidade da ABNT e, por tal razão, entende-se que esta lei não se tornou um instrumento efetivo para garantir os direitos à acessibilidade e inclusão social à pessoa com deficiência.

A Lei do Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre resultou em uma lei com boas intenções, por se comprometer a tratar sobre acessibilidade, com a visão de alcançar a efetivação do direito à cidade acessível; no entanto, tal lei foi finalizada de forma técnica, ao ter diagnósticos elaborados por profissionais com capacitação técnica, como arquitetos e engenheiros, e apresentou ausência de visão político-jurídica-social acerca da acessibilidade. Esta observação resulta na inexistência de elaboração de políticas públicas socialmente inclusivas à pessoa com deficiência por parte dessa lei.

Além disso, os recursos de acessibilidade catalogados nessa lei a serem incluídos no trajeto da Rota Acessível são pouco implementados nos logradouros da área central de Porto Alegre, sendo evidente a inacessibilidade do projeto Rota Acessível à pessoa com deficiência e, portanto, a sua inefetividade instrumental.

Atenta-se que, para que o direito à acessibilidade à pessoa com deficiência seja visibilizado, é imperioso que o direito à cidade acessível e inclusiva esteja em todo o território da cidade, e não somente na área central, isto é, que este direito seja a realidade de todas as pessoas que necessitam da efetivação do direito à acessibilidade e de políticas públicas socialmente inclusivas.

Por fim, é indispensável que o trajeto da Rota Acessível observe os direitos à acessibilidade e inclusão social da pessoa com deficiência, visando à concretização de uma cidade acessível e inclusiva, sem barreiras físicas e atitudinais, onde o Poder

Público efetivamente construa e adapte os locais públicos inacessíveis a fim de que a pessoa com deficiência possa exercer o seu direito à livre e plena locomoção com dignidade, autonomia e segurança no espaço urbano.

The right to accessible and inclusive city to people with disabilities: the study of effectiveness in Accessible Route project of Porto Alegre Law Director Accessibility Plan

Abstract: It discusses the various areas of knowledge, on the rights to accessibility and social inclusion for people with disabilities, however, there are few discussions about these rights from the perspective of the urban-environmental law applied to the Municipality. The urban law is responsible for conceptualizing and ensure the right to the city to those who inhabit it, little is known about the negotiations of the right to accessible and inclusive city for people with disabilities. Therefore, study will be the Accessible Route Project of Porto Alegre Law Director Accessibility Plan in order to analyze the effectiveness of this Project, which includes the public parks of the central area of the city, to the realization of the right to accessible and inclusive city the disabled, noting the right to free and full mobility with autonomy and security in urban space.

Keywords: Urban and environmental law. Right to accessible and inclusive city. Accessible Route Project. Law Director Accessibility Plan. Municipality of Porto Alegre.

Referências

BALDO, Iumar Junior. *Direito à cidade: uma possibilidade real a partir do acesso à moradia digna e sua função socioambiental*. Curitiba: Multideia, 2012.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: out. 2013.

BRASIL. Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. Brasília, DF: Senado Federal, 2009. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm>. Acesso em: out. 2013.

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. Brasília, DF: Senado Federal, 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm>. Acesso em: out. 2013.

BRASIL. Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, DF: Senado Federal, 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm>. Acesso em: out. 2013.

CARTA mundial pelo direito à cidade. 2005. Disponível em: <<http://normativos.confed.org.br/downloads/anexo/1108-10.pdf>>. Acesso em: out. 2013.

FERRAZ, Carolina Valença; LEITE, George Salomão; LEITE, Glauber Salomão; LEITE, Glauco Salomão (Coord.). *Manual dos direitos da pessoa com deficiência*. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 177.

GARCIA, Carla Cristina. *Sociologia da Acessibilidade*. Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2008.

IBGE. Censo Demográfico 2010. *Censo Demográfico 2010: Pessoas com Deficiência- Amostra*. Brasil, 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/estadosat/temas.php?sigla=rs&tema=censodemog2010_defic>. Acesso em: out. 2013.

IBGE. Censo Demográfico 2010. *Tabela 1.3.1 – População residente, por tipo de deficiência, segundo a situação do domicílio e os grupos de idade – Brasil – 2010*. Brasil, 2010. Disponível em: <ftp://ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo_Demografico_2010/Caracteristicas_Gerais_Religiao_Deficiencia/tab1_3.pdf>. Acesso em: out. 2013.

IBGE. Censo Demográfico 2010. *Estados. Rio Grande do Sul. Brasil, 2010*. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=rs>>. Acesso em: out. 2013.

LEITE, Flávia Piva Almeida. Direito ao acesso ao meio físico da cidade. Âmbito Jurídico, Rio Grande, XIV, n. 94, nov. 2011. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=10620>. Acesso em: jan. 2015.

_____. *CIDADES Acessíveis*. 1. ed. São Paulo: SRS Editora, 2012.

LIPPO, Humberto (Org.); FERNANDES, Idília; SCHNEIDER, Laino Alberto; TESKE, Ottmar; FAGUNDES, Santos. *Sociologia da acessibilidade e reconhecimento político das diferenças*. Canoas: Ed. ULBRA, 2012.

ObservaPOA. Observatório da Cidade de Porto Alegre. *ObservaPOA apresenta números sobre pessoas com deficiência em Porto Alegre*. Porto Alegre, 2012. Disponível em: <http://www.observapoa.com.br/default.php?reg=266&p_secao=17>. Acesso em: out. 2013.

PORTO ALEGRE. Lei Complementar nº 678, de 22 de agosto de 2011. Institui o Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre. Porto Alegre: Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, 2011. Disponível em: <http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/smacis/usu_doc/plano_diretor_de_acessibilidade_de_porto_alegre.pdf>. Acesso em: out. 2013.

PORTO ALEGRE. Lei Complementar nº 434, de 1º de dezembro de 1999. Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental. Atualizada e compilada até a Lei Complementar nº 667, de 3 de janeiro de 2011, incluindo a Lei Complementar nº 646, de 22 de julho, de 2010. Porto Alegre: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Secretaria do Planejamento Municipal, 1999. Disponível em: <http://proweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/spm/usu_doc/planodiretortexto.pdf>. Acesso em: out. 2013.

PRESTES, Vanêsa Buzelato. *Dimensão Constitucional do Direito à Cidade e Formas de Densificação no Brasil*. Programa de Pós-Graduação em Direito (Dissertação de Mestrado). Porto Alegre: PUCRS, 2008, p. 52-53.

RIO GRANDE DO SUL. Constituição do Estado. Texto constitucional de 3 de outubro de 1989 com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais de nº 1, de 1991, a 66, de 2012. Porto Alegre: Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, 1989. Disponível em: <<http://www2.al.rs.gov.br/dal/LinkClick.aspx?fileticket=0jpsfTIZnoo%3d&tabid=3683&mid=5359>>. Acesso em: out. 2013.

SANTOS, Paulo Roberto Neves. *Intervenções urbanísticas em Salvador e o direito à cidade das pessoas com deficiência: o caso da Avenida Centenário*. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (Dissertação de Mestrado). Salvador: UFBA, 2012. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/ri/bitstream/ri/13073/3/Dissertac%CC%A7a%CC%83o_Paulo%20Roberto%20Neves%20Santos.pdf>. Acesso em: jan. 2015.

VICILI, Mariana. PUCRS faz diagnóstico para acessibilidade total de Porto Alegre. Iniciativa é pioneira entre as cidades brasileiras. *PUCRS INFORMAÇÃO*, n. 139, maio/jun. 2008. Disponível em: <<http://pucrs.br/revista/pdf/0139.pdf>>. Acesso em: jan. 2015.

Informação bibliográfica deste texto, conforme a NBR 6023:2002 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT):

GOLDENFUM, Fernanda Peixoto. O direito à cidade acessível e inclusiva à pessoa com deficiência: um estudo da efetividade do projeto Rota Acessível da Lei do Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre. *Revista Brasileira de Direito Urbanístico – RBDU*, Belo Horizonte, ano 2, n. 3, p. 233-266, jul./dez. 2016.
