

**XXV CONGRESSO DO CONPEDI -
CURITIBA**

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

CARLOS ARAÚJO LEONETTI

VALMIR CÉSAR POZZETTI

Todos os direitos reservados e protegidos.

Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria – CONPEDI

Presidente - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa – UNICAP

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Ingo Wolfgang Sarlet – PUC - RS

Vice-presidente Sudeste - Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim – UCAM

Vice-presidente Nordeste - Profa. Dra. Maria dos Remédios Fontes Silva – UFRN

Vice-presidente Norte/Centro - Profa. Dra. Julia Maurmann Ximenes – IDP

Secretário Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba – UFSC

Secretário Adjunto - Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto – Mackenzie

Representante Discente – Doutoranda Vivian de Almeida Gregori Torres – USP

Conselho Fiscal:

Prof. Msc. Caio Augusto Souza Lara – ESDH

Prof. Dr. José Querino Tavares Neto – UFG/PUC PR

Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini Sanches – UNINOVE

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva – UFS (suplente)

Prof. Dr. Fernando Antonio de Carvalho Dantas – UFG (suplente)

Secretarias:

Relações Institucionais – Ministro José Barroso Filho – IDP

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho – UPF

Educação Jurídica – Prof. Dr. Horácio Wanderlei Rodrigues – IMED/ABEDI

Eventos – Prof. Dr. Antônio Carlos Diniz Murta – FUMEC

Prof. Dr. Jose Luiz Quadros de Magalhaes – UFMG

Profa. Dra. Monica Herman Salem Caggiano – USP

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo – UNIMAR

Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr – UNICURITIBA

Comunicação – Prof. Dr. Matheus Felipe de Castro – UNOESC

D598

Direito urbanístico, cidade e alteridade [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI/UNICURITIBA;
Coordenadores: Carlos Araújo Leonetti, Valmir César Pozzetti – Florianópolis: CONPEDI, 2016.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-5505-328-3

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: CIDADANIA E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: o papel dos atores sociais no Estado Democrático de Direito.

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Brasil – Congressos. 2. Direito Urbanístico. 3. Cidade.
4. Alteridade. I. Congresso Nacional do CONPEDI (25. : 2016 : Curitiba, PR).

CDU: 34



XXV CONGRESSO DO CONPEDI - CURITIBA

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

Apresentação

A partir da entrada em vigor da Constituição Federal de 1988, o Direito Urbanístico experimentou profundas e sensíveis mudanças. A própria Carta, ao se referir especificamente a “Direito urbanístico” (art. 24, inciso, I), tratou da competência legislativa, dita concorrente. Para muitos, nesta previsão, o constituinte de 88 deixou claro seu reconhecimento de que o Direito Urbanístico adquiriu foros de autonomia. Mas o constituinte dedicou um capítulo à Política Urbana, no qual estabeleceu normas fundamentais de direito urbanístico, enfatizando o papel central exercido pelo Plano Diretor e estipulou as condições para que o princípio da função social da propriedade (art. 5º, inciso XXIII) seja considerado cumprido, no âmbito urbano. Dessa forma, verifica-se que o Direito urbanístico evolui e ganha dimensões de estatus constitucional, sendo relevante discuti-lo e aperfeiçoá-lo. Dessa forma se justifica a produção científica nessa área.

Assim, os trabalhos apresentados no GT Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade, no XXV Congresso do CONPEDI, em Curitiba, que agora se encontram encartados nesta Coletânea que temos a satisfação de apresentar, demonstram os avanços e a seriedade com que o tema Urbanístico tem sido enfrentado e discutido pelos juristas e estudiosos do Direito. Docentes e discentes dos vários Programas de Pós-Graduação em Direito do país apresentaram suas pesquisas no GT que tivemos a honra de coordenar, demonstrando a diversidade das preocupações com a construção do espaço urbano e a sustentabilidade das cidades, conforme se verá.

Esta obra inicia-se com o artigo intitulado A CARTA DE ATENAS DE 1933 E OS DIREITOS FUNDAMENTAIS DOS IDOSOS E DEFICIENTES FÍSICOS: UM DIÁLOGO ENTRE DIREITO E ARQUITETURA, onde o autor defende a ideia de mobilidade no espaço urbano, por pessoas idosas e portadoras de deficiência e, nesse sentido, traça um paralelo entre a arquitetura e o Direito, para regular o usufruto dos espaços públicos nas cidades, concluindo que o progresso e novas tecnologias avançam com uma velocidade que a velhice e a deficiência não conseguem acompanhar; daí a necessidade de se criar espaços específicos para essas pessoas, dentro da cidade.

Já no artigo intitulado A DOCTRINA DO DIREITO SOCIAL E SUA INFLUENCIA SOBRE A PROPRIEDADE PRIVADA, trata-se do Princípio da Função Social da propriedade, trazendo uma análise histórica deste instituto, no âmbito da propriedade privada; e faz, também, um paralelo com a Doutrina do Direito Social.

No mesmo sentido, o artigo A EVOLUÇÃO DO DIREITO DE PROPRIEDADE E A FUNÇÃO SOCIAL DA PROPRIEDADE trata das novas configurações das cidades, utilizando-se do Princípio da Função Social da propriedade como norteador das construções urbanas e como solução dos conflitos, buscando sustentáculo no uso sustentável do espaço urbano como garantia de direitos aos menos favorecidos, evidenciando as diretrizes do Estatuto da Cidade e do dever do Estado em propiciar moradias dignas e espaço urbano de qualidade.

Já o artigo A IMPORTÂNCIA DA PARTICIPAÇÃO DO HOMEM NO PLANEJAMENTO URBANO DOS MUNICÍPIOS: O CONSELHO MUNICIPAL NA CIDADE DE LONDRINA faz uma análise dos direitos e garantias fundamentais trazidos pela Constituição Federal de 1988 e, em especial, a liberdade de agir. Dá ênfase à necessidade de participação popular na construção de Diretrizes para o Desenvolvimento Sustentável; conclui que ainda é tímida a participação popular mas é de vital importância que a população seja informada para ter participação efetiva. O artigo A INEFETIVIDADE DO TOMBAMENTO NA PROTEÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL ARQUITETÔNICO NO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO evidencia que a existência de edificações urbanas desconectadas do conjunto cultural ou tombadas isoladamente, esvaziam o valor econômico do bem e que é necessário a preservação do patrimônio cultural arquitetônico sobre o prisma da Política de Desenvolvimento Urbano, primando pela participação popular nas decisões administrativas. Seguindo a mesma linha temática, o artigo A NATUREZA JURÍDICA DOS LOTEAMENTOS URBANOS PRIVATIVOS E SUA VIABILIDADE JURIDICA, retrata a necessidade de que a lei do parcelamento do solo urbano seja observada com rigor; pois os espaços públicos e urbanos não estão sendo, nestes, contemplados; principalmente no âmbito dos condomínios e loteamentos fechados, restringindo o acesso à população causando injustiça social. Já o artigo PARTICIPAÇÃO SOCIAL NA ELABORAÇÃO E REVISÃO DOS PLANOS DIRETORES DOS MUNICÍPIOS discute a política urbana e o Estatuto da Cidade, evidenciando a necessidade da participação popular e que o município cumpra com o seu dever de fomentar políticas urbanas e, destaca os movimentos políticos sociais como atores importantes para a construção da sustentabilidade urbana. O artigo A UTILIZAÇÃO DO INSTITUTO DA DESAPROPRIAÇÃO URBANÍSTICA EM PROL DA SUSTENTABILIDADE esclarece que pode o Estado utilizar-se do instituto da desapropriação para oportunizar melhorias ao meio ambiente urbano. Para isso, destaca que é

preciso planejar os espaços e desapropriar áreas particulares que devem servir à coletividade. Esclarece que, nesse sentido, a desapropriação estará em harmonia com a sustentabilidade. O artigo intitulado ASPECTOS DA REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA NA CONCRETIZAÇÃO DO DIREITO À MORADIA faz uma análise da regularização fundiária como um direito fundamental que engloba um tríplice aspecto : arquitetura, urbanismo e engenharia e analisa o Programa “Minha Casa minha Vida” utilizando-se de princípios da regularização fundiária e faz breve análise das espécies de regularização fundiária. O artigo intitulado CIDADE, FAVELA E DIREITO : COMO PRODUZIMOS O SUBALTERNO, analisa o estigma conferido ao morador da favela e traça breve panorama das políticas remocionistas destinadas às favelas; evidencia as políticas públicas utilizadas e a violência reinante nas favelas, destacando a necessidade de se olhar com olhos de ver, evidenciando que essa população tem direito à cidade. Já o artigo CONFERÊNCIAS DAS CIDADES E GESTÃO DEMOCRÁTICA: INCLUSÃO, PARTICIPAÇÃO E JUSTIÇA SOCIAL, retrata que a conferência Nacional das Cidades já está na sua sexta edição, mas que muito pouco tem contribuído para a melhoria dos espaços urbanos e gestão sustentável das cidades. Na mesma linha de raciocínio, o artigo intitulado DIREITO À CIDADE, SEGURANÇA E OS PLANOS DIRETORES DOS MUNICÍPIOS DE PORTO ALEGRE E CANOAS destaca que mais de 80% da população brasileira vive na área urbana; logo é preciso planejar essa ocupação do espaço urbano a fim de que o mesmo seja sustentável; analisa a importância do Plano Diretor estar em sintonia com a Política de Desenvolvimento e de Segurança Pública sem os quais, o espaço urbano estará ameaçado. Já o artigo intitulado DIREITO DE PROPRIEDADE E IRREGULARIDADE FUNDIÁRIA URBANA destaca a necessidade de se olhar a propriedade de maneira solidária, sem egoísmo, pois a propriedade, pública ou privada, tem que atender às necessidades da coletividade e dá ênfase ao cumprimento da função social, pela propriedade, e conclui que os planos Diretores devem ser planejados pelo Estado pois as ocupações irregulares violam o conceito de função social da propriedade. O artigo “Gentrificação: a tributação como atenuante da segregação social e urbana” mostra como a tributação pode ser útil na redução dos efeitos da segregação urbana e rural pela assim chamada “gentrificação:” a mudança das características de um bairro, ou região, decorrente das alterações da dinâmica local, geralmente, “modernizando-o. A gentrificação promove o êxodo da população original, devendo ter seus efeitos mitigados por políticas públicas, principalmente na esfera tributária. O artigo denominado “ Invisíveis sociais: a negação do direito a cidade a população em situação de rua.” analisa o processo que torna “invisíveis” as pessoas que vivem em situação de rua, no Brasil., retirando-se-lhes o gozo de seus direitos como moradores da cidade. Os autores procuram mostrar formas de permitir que os homeless usufruam, em alguma medida, daquilo que a cidade tem a lhes oferecer. No artigo intitulado “O avanço urbanístico e o desenvolvimento sustentável para a garantia do direito a moradia”, os autores, tendo como pano de fundo a cidade de São Paulo,

mostram como o direito a moradia se relaciona com a urbanização das cidades. No artigo “O conflito entre o direito a moradia e meio ambiente na cidade das luzes” o autor revisita o tema do uso do solo urbano, sob a ótica do conflito entre o direito a moradia e a proteção ao meio ambiente. Estudando o caso específico do Município de Manaus – AM, o autor demonstra que o Poder Público muitas vezes combate os movimentos sociais por moradia acusando-os de cometer crimes contra o meio ambiente. Já o artigo “O direito a cidade e o desenvolvimento sustentável urbano: dilemas do planejamento urbano moderno”, os autores se debruçam sobre os danos ao meio ambiente decorrentes do crescimento desordenado das cidades, fortemente estimulado pelo liberalismo econômico, permitindo-se a mercantilização dos espaços urbanos, em detrimento de seu usufruto pela coletividade. O artigo intitulado “O direito do hipossuficiente a assistência gratuita, em projetos de construção urbanística, como instrumento de política urbana” aborda o direito do hipossuficiente de receber assistência gratuita, por parte do Poder Público, em projetos de construção urbanística, ilustrando com exemplos da cidade de Manaus. Os articulistas mostram que, na verdade, esta assistência técnica gratuita atende não apenas os interesses do cidadão mas também da comunidade como um todo. No artigo “O impacto do plano diretor do Município de Volta Redonda na busca de uma sociedade cidadã”, a autora analisa o Plano Diretor do Município de Volta Redonda – RJ, com vistas a se determinar se o mesmo efetivamente garante uma “sociedade cidadã.” Infelizmente, a conclusão é no sentido de que muitas das ações públicas precisam ser revistas. O artigo denominado “O meio ambiente cultural e as políticas públicas para sua preservação” trata da necessidade e importância da preservação do meio ambiente histórico e cultural, como integrante do patrimônio cultural imaterial, de uma cidade ou região. Por seu turno, o artigo “O princípio da proibição do retrocesso alcança o direito urbanístico?” procura esclarecer se, em que medida, o o princípio da vedação do retrocesso ambiental afeta o direito urbanístico. Já o artigo intitulado “Regularização fundiária, urbanização e a necessidade de implementação de políticas públicas no espaço brasileiro” busca analisar as políticas públicas de regularização fundiária urbana, no Brasil. Os autores demonstram que o Estado brasileiro não se preparou, adequadamente, para enfrentar os efeitos do êxodo rural verificado nas últimas décadas, que “inchou” as cidades gerando problemas sociais, ambientais, dentre outros. No artigo “Telhado verde: uma alternativa para cidades sustentáveis”, os autores mostram as comprovadas vantagens a proteção do meio ambiente decorrentes do uso de “telhados verdes” nos prédios, ao invés da cobertura tradicional. Finalmente o artigo “Zoneamento ambiental e urbanístico como instrumento legal na consolidação da função social da propriedade e da cidade: estudo de caso na microbacia hidrográfica do Barracão, Município de Bento Gonçalves” analisa como o zoneamento ambiental e urbanístico pode ser um instrumento eficaz de planejamento urbano. A autora se louvou no estudo de caso da microbacia hidrográfica do Barracão, área urbana do Município de Bento Gonçalves – RS.

Prof. Dr. Valmir César Pozzetti - UEA

Prof. Dr. Carlos Araújo Leonetti - UFSC

**A CARTA DE ATENAS DE 1933 E OS DIREITOS FUNDAMENTAIS DOS IDOSOS
E DEFICIENTES FÍSICOS. UM DIÁLOGO ENTRE DIREITO E ARQUITETURA**
**THE CHARTER OF ATHENS 1933 AND FUNDAMENTAL RIGHTS OF ELDERLY
AND DISABLED. A DIALOGUE BETWEEN RIGHT AND ARCHITECTURE**

Rui Decio Martins ¹
Clara Magalhães Martins ²

Resumo

O objetivo deste artigo é estudar a relação existente entre as previsões arquitetônicas contidas na Carta de Atenas, de 1933, elaborada com base no IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – CIAM, e as necessidades jurídicas decorrentes de implantação de políticas públicas nas cidades modernas, traçando-se, aqui, um recorte para abranger a proteção oriunda do Estatuto do Idoso e da legislação protetiva dos portadores de deficiência, conforme nomenclatura internacional, ou portadores de necessidades especiais, no contexto pátrio.

Palavras-chave: Carta de atenas, Urbanismo, Idosos, Portadores de necessidades especiais

Abstract/Resumen/Résumé

The purpose of this article is to study the relationship between the architectural projections in the Athens Charter of 1933, drafted based on the IV International Congress of Modern Architecture - CIAM, and legal needs arising from implementation of public policies in modern cities, tracing If, here, a cut to cover the derived protection of the Elderly and protective legislation for persons with disabilities, according to international nomenclature, or people with special needs, the parental context.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Athens charter, Urbanism, The elderly, With special needs

¹ Doutor Direito das relações Econômicas Internacionais, PUCSP. Mestre Direito, USP. Coordenador do Mestrado Direito Unimep. Vice-diretor FDSBC. Professor Faculdade Carlos Drummond de Andrade.

² Mestre em Direito, UNIMEP. Bacharel em Direito pela FDSBC.

O tema a ser desenvolvido aqui, de maneira sucinta, refere a uma realidade comum em praticamente todas as cidades do mundo, grandes, médias ou pequenas, qual seja a mobilidade pelo espaço público urbano por pessoas idosas ou que sejam portadores de uma deficiência, temporária ou permanente.

Não se vai, aqui, empreender um estudo aprofundado sobre o conceito legal de quem é idoso ou portador de deficiência; tal conceito servirá tão somente como substrato de fundo para estudar as questões de mobilidade urbana por aquelas pessoas.

Todo o problema parece residir na concepção de cidade, para que ela serve, a quem e como ela deve atender, qual a função social que lhe cabe, dentre outros.

Assim, partimos da premissa que para bem entender as implicações inerentes às questões de mobilidade urbana há que se fazer uso de uma outra ciência que não a jurídica. E a Arquitetura é a escolhida. O Direito pode vir a regular os espaços públicos e privados de uma cidade, qualquer que seja a realidade política, econômica, social, história, jurídica em que ela se encontre. Não importa o continente em que se situa sempre poderá haver um mínimo de regulamentação nas relações sociais em geral que se desenvolvem naqueles contextos municipais. Uma coisa, pelo menos, é certa é comum: o direito incidente será sempre o local.

Todavia a lei obedece a outros imperativos de criação, não raro buscando seu fundamento em situação abstratas, no campo do deveria ser. A realidade, aqui, nem sempre é a força motriz principal da norma legal. Quando isso acontece surge um hiato, um abismo entre o fato concreto e o que diz a lei. Bonita no papel, talvez, mas sem eficácia posto que não “enxergou” a quem se destina, quais as reais necessidades daqueles sobre quem recairão seus efeitos. Isso tem sido a regra há centúrias, aqui, acolá, em todo lugar.

O objetivo deste artigo é estudar a relação existente entre as previsões arquitetônicas contidas na Carta de Atenas, de 1933, elaborada com base no IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – CIAM, e as necessidades jurídicas decorrentes de implantação de

¹ Le Corbusier. A Carta de Atenas. Trad, Rebecca Scherer. São Paulo: EDUSP/Hucitec, 1993, p. 15.

políticas públicas nas cidades modernas, traçando-se, aqui, um recorte para abranger a proteção oriunda do Estatuto do Idoso e da legislação protetiva dos portadores de deficiência, conforme nomenclatura internacional, ou portadores de necessidades especiais, no contexto pátrio.

Ao tomar conhecimento desse documento essencial para a compreensão da ciência da Arquitetura Moderna e seus impactos sobre as questões de mobilidade urbana e de zoneamento urbano percebe-se logo de início com isso afeta enormemente o chamado Direito Urbanístico; mas afeta, também, de um modo reflexivo um estudo mais apurado de sua contribuição para a efetivação dos Direitos Fundamentais, em especial, nesta obra, dos destinados aos idosos e portadores de necessidades especiais.

Nossa intenção não é esgotar as possibilidades jurídicas advindas daquela relação, tarefa totalmente impossível no contexto deste artigo acadêmico; o que pretendemos é lançar um desafio aproximando dois saberes, a princípio na mesma direção – servir ao ser humano – mas em sentidos contrários, já que um, a Arquitetura, se enquadra mais no campo das ciências exatas e o outro, o Direito, nas ciências sociais aplicadas. Para tanto será utilizado o método dedutivo, ou seja, da leitura das doutrinas jurídica e arquitetônica tentaremos chegar ao objetivo proposto. Eis o desafio que assumimos.

A Carta de Restauo de Atenas, de 1931

No ano de 1931, na cidade de Atenas, foi elaborado o que pode dizer como sendo o primeiro documento internacional no que respeita à Arquitetura, mais especificamente, sobre questões de patrimônio histórico e de restauro promovido pelo 1º Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos (ALMEIDA, 2010, 44).

Por essa época, década de trinta, no campo da Arquitetura, vislumbrava-se duas posições, as quais já desde o século XIX vinham sendo palco de debates, ou seja, a *qualidade da paisagem da cidade pré-industrial que constitui a base para a formulação do conceito de patrimônio urbano* e, numa segunda visão, *a necessidade de modernização urbana e, portanto, a exigência de transformação das cidades antigas, sinalizando prioridade da construção da nova cidade moderna em relação á possibilidade de preservação do legado do passado* (ALMEIDA, 44)

A ideia é exatamente contornar essas duas posições que em muitos setores arquitetônicos podem se manifestar frontalmente contrárias, ou seja, conformar-se com o antigo, como a forma quase medieval de ser das cidades europeias², ou enfrentar *as transformações já ocorridas e planejar novos modelos urbanos compatíveis* (ALMEIDA, 45) com uma nova cidade que vai surgindo e se impondo inexoravelmente. Examine-se, ilustrativamente, a fundamental transformação efetuada pelo arquiteto francês Haussmann em Paris, nos meados do século XIX, com a destruição de grandes partes da Cidade Luz para permitir a construção de enormes avenidas de traçados retos, sempre, é claro, em consonância com seus monumentos históricos.

Ao longo dos anos seguintes vai sendo fermentado um “Movimento Moderno” que envereda pela centúria seguinte e que tem seu apogeu nas décadas de vinte e trinta, diante da crença de que grandes transformações urbanas poderiam trazer mais benefícios para as populações urbanas em especial em questões de moradia e outros problemas sociais diante dos diversos novos materiais e tecnologias de preços mais acessíveis. Mas, ainda assim, esse movimento encerrava uma posição tendente mais à necessidade de conservação dos monumentos.

Esse documento já demonstrava a preocupação que a Arquitetura de Restauro deveria ter em relação às diversas legislações internas de cada Estado e propugnava por encontrar uma posição conciliatória estabelecendo *princípios comuns entre os signatários, ainda que adaptados às circunstâncias locais* destacando a *necessidade de colaboração internacional no sentido de salvaguardar os ‘monumentos de interesse histórico, artístico ou científico’* (ALMEIDA, 61).

Assim, o documento tem como tópicos principais a valorização dos monumentos, o uso de materiais de restauração, a deterioração dos monumentos, as técnicas de conservação, a colaboração internacional (ALMEIDA, 61-2).

Foi um documento essencialmente restrito às questões de arquitetura de restauro e não se preocupou com as questões urbanas, mas, sim, com temas técnicos: valorização dos

² Ainda que temas de arquitetura urbana e/ou de proteção do patrimônio ou de restauro não sejam exclusividade da realidade europeia, o fato é que esse primeiro encontro internacional ocorreu na Grécia, tida por alguns como o berço da civilização moderna e ocidental. Obviamente que os problemas ali discutidos e apreciados não excluem de forma alguma o interesse arquitetônico sobre as outras partes do mundo. Exemplo disso é a presença do arquiteto francês Le Corbusier, tido como o artífice da Carta de Atenas de 1933, e que andou fazendo algumas andanças pela Turquia, Pompéia e outros locais que não franceses.

monumentos; materiais de restauração; deterioração dos monumentos; técnica de conservação; colaboração internacional (ALMEIDA, 61-2).

A Carta de Atenas, de 1933

Numa espécie de revisionismo dessa postura surge o IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna - CIAM, o qual, a princípio deveria ocorrer em Moscou³ mas que, por fim, realizou-se à bordo de um navio, Patris II, no ano de 1933. É a partir desse Congresso que surge o documento conhecido como a Carta de Atenas, cujo conteúdo origina e embasa o objeto do presente estudo. Seu objetivo primevo era *discutir e promover os novos rumos para a cidade moderna* (ALMEIDA, 68).

Tratava-se de propor uma cidade que funcionasse adequadamente para o conjunto de sua população, distribuindo entre todos as possibilidades de bem estar decorrentes dos avanços técnicos; semelhante objetivo supunha, evidentemente, alternativas políticas muito precisas, ainda que utópicas para a etapa histórica então em curso⁴.

Muitas soluções propostas nessa Carta já eram objeto de estudos e aplicação em países como EUA e alguns europeus; um exemplo disso é *o zoneamento funcional, do planejamento regional, dos conjuntos habitacionais providos de eficiente equipamento coletivo, etc.*⁵

Le Corbusier analisando as características que determinaram as cidades que:

Aqui, regras profundamente humanas ditavam a escolha dos dispositivos; ali, constrangimentos arbitrários davam origem a injustiças flagrantes. Sobreveio a era do maquinismo. A uma medida milenar, que se poderia crer imutável, à velocidade do passo humano, somou-se uma medida em plena evolução, a velocidade dos veículos mecânicos. (1993, 16)

No decorrer da obra Le Corbusier vai pouco a pouco descrevendo a evolução das cidades até chegar ao século XX (e isso não mudou muito no século XXI; aliás, parece até que piorou), expondo as condições nada alvissareiras de habitação urbana: são bairros longínquos do centro, desprovidos quase que totalmente de um mínimo de infraestrutura, sem recursos educacionais e de saúde adequados. O sol, para ele, *deveria penetrar no interior de cada moradia, para espalhar seus raios, sem os quais a vida se estiola*, o ar deveria ser puro e

³ No início de 1933, o governo soviético desmarcou o evento em Moscou. Por isso, um armador grego ligado a diversos arquitetos cedeu o navio Patris II, e o evento deu-se na rota Marselha-Pireu-Marselha. Vide detalhes em Le Corbusier, A Carta de Atenas (Apresentação).

⁴ SCHERER, Rebeca. Le Corbusier. A Carta de Atenas. Apresentação.

⁵ Idem. Apresentação.

essa pureza seria alcançada com vegetação adequada e exuberante mesmo nos meios urbanos; finalmente, o espaço, que *deveria ser distribuído com liberalidade*. (p. 27)

Não se esqueça que a sensação de espaço é de ordem psicofisiológica e que a estreiteza das ruas e o estrangulamento dos pátios criam uma atmosfera tão insalubre para o corpo quanto deprimente para o espírito. (p. 27)

Continua o autor a enveredar sobre as perversidades das cidades modernas fazendo um paralelo com as moradias arejadas – *habitações ricas*, que sempre ocupam as zonas melhor favorecidas contra ventos, umidade, e com melhor visual paisagístico (p. 28). Por isso, ao seu ver, torna-se necessária e imprescindível a questão do zoneamento sobre um plano de cidade *com o objetivo de atribuir a cada função e a cada individuo seu justo lugar* (p. 29). Condena, ainda, as edificações habitacionais em espaços próximos às vias de circulação pois que ficam submetidas a todos tipos de transtornos como ruídos, poluição aérea, etc. Observe-se, aqui, que a questão da mobilidade urbana começa a se esboçar posto que os traçados das vias nem sempre obedecem a outra lógica que não a do interesse imobiliário especulativo e, claro, também político.

Analisando as vias de comunicação critica a existência de habitações ao longo de seus percursos, pois essas vias destinam-se a receber cargas, pedestres em suas caminhadas, veículos de transportes rápidos e lentos, particulares ou coletivos. As calçadas em geral com traçados obsoletos e estreitos são um risco para os pedestres pois além de tomadas por vários obstáculos (degraus, buracos, desníveis, ocupação irregular para diversas finalidades) são estreitas. Vejamos como ele encara o assunto:

Este estado de coisas exige uma modificação radical; as velocidades dos pedestres, 4 km horários, e as velocidades mecânicas, 50 ou 100 km horários, devem ser separadas. As habitações serão afastadas das velocidades mecânicas, sendo estas canalizadas para um leito particular, enquanto o pedestre disporá de caminhos diretos ou de caminho de passeio para ele reservados. (p. 41-2)

Em relação aos espaços livres, que *podem ser os prolongamentos diretos ou indiretos da moradia* (p.46) têm eles a missão de proporcionar o lazer de uma forma ampla. Aqui o autor parece ver esses espaços apenas para *acolher as atividades coletivas da juventude* (p. 46). É possível que o universo dos idosos e dos portadores de necessidades especiais não estava em seus pensamentos à época; aliás, nem dos demais pois esse documento provém de um congresso internacional, em 1933. Certamente na atualidade a redação seria outra, mais inclusiva socialmente e ainda mais crítica.

Os locais de trabalho também estão presentes na Carta quando se observa que desde o século XIX os locais industriais vão se instalando por vezes em locais distantes das moradias operárias; em outras ocasiões as fábricas estão nos próprios bairros habitacionais. Isso traz como consequências ou um deslocamento dotado de tensões, cansaço e agitação, para o primeiro caso, ou a presença de ruídos, poeiras, paisagem empobrecida, etc. Embora o documento não seja explícito resta claro que os dois grupos sociais acima descritos são os que mais sofrem com isso.

As cidades e suas estruturas sociais

Quando se fala em cidades não se pode desconsiderar a importância de uma atividade político-jurídica de capital importância: o urbanismo. Para GEORGE (1969, 165), o urbanismo *é a maneira de conceber e realizar as cidades(...). Cada época tem seu urbanismo, mas herda o legado urbanístico dos períodos precedentes.*

A ideia de cidade apresenta como fatores as relações sociais, políticas, culturais, históricas e sempre que as estruturas antigas são substituídas por outras mais novas, *a cidade guarda durante muito tempo sua marca inicial* (GEORGE, 166).

Esta marca permanece mais duradoura e de forma ainda mais evidente quando integra um patrimônio cultural que poderá ser desvinculado das estruturas que lhe deram origem, fazendo-se desta marca símbolo nacional ou regional, civil ou religioso, assumindo o valor de monumento ou de conjunto histórico, o que lhe confere certa impunidade em relação às reestruturações posteriores. Mesmo sem falar em monumentos, o legado urbano se manifesta como forma de diversas forças de inércia, como, por exemplo, a permanência do logradouro e do traçado geral através de sucessivas mutações (GEORGE, 166).

Mais adiante, em sua obra, GEORGE ensina que as transformações que podem se realizar em uma dada cidade, num certo tempo, podem conter, por exemplo, uma *verdadeira inversão de valores (repovoamento de bairros históricos originariamente aristocráticos pelas categorias sociais mais pobres da época seguinte)* (166).

É sobre essa circunstância de alteração por vezes total de um determinado bairro ou certas regiões da cidade que o urbanismo não deve ser aplicado como uma simples atividade encarando essas modificações sob a ótica de uma *simples museologia* (GEORGE, 166).

Por isso que é importante para o tema que ora estamos desenvolvendo destacar que a cidade deve ser encarada como um ser vivo, dinâmico, que se transforma e que transforma; se no passado possuía uma dada configuração, no presente, com novas técnicas e tecnologias, apresenta-se totalmente diversa da anterior, e isso demanda uma guinada crucial em sua administração pela coletividade sob pena de criarem-se tensões sociais que podem afetar enormemente a vida cotidiana de seus habitantes – e de seus visitantes.

Nossa sociedade é a sociedade do automóvel, do concreto, da eletricidade e das teletransmissões. Cada cidade contém a sua marca correspondente. As inaptações do legado às técnicas provocam tensões na vida cotidiana (GEORGE, 167).

É por isso que o urbanista tem de ser além de técnico, uma espécie de pitonisa a prever as futuras modificações que ocorrerão na *urbe* e antecipar-se a elas para que as transformações que se façam necessárias sejam mais eficientes e menos traumáticas aos cidadãos.

Tipos de cidades

As cidades vêm se desenvolvendo a milênios e têm passado por alguns períodos mais sintomáticos quanto às suas estruturas e suas funções sociais. Assim, a cidade antiga, era concebida sob forte inspiração divina e religiosa.

De fato, a construção de uma cidade, ou mesmo de uma casa, em muitas culturas é feita à semelhança de uma instituição divina que simboliza o centro do mundo. Os rituais de fundação detinham uma importância capital para a vida de uma comunidade, pois afirmavam que a estrutura urbana estava em harmonia com as forças que regem o cosmo. Esses rituais eram constantemente rememorados em seus monumentos e templos.⁶

Na Antiguidade a cidade tinha, ainda, forte conotação defensiva e, buscando o controle de suas fronteiras, era o centro de poder e de organização do grupo social; ela era *cidadela, guarnição, mas também foro, local de prazer e distração: arenas, teatro e termas* (GEORGE, 168).

A cidade medieval guarda algumas características da cidade antiga, pois também ela não deixa de ser militarizada, fortificada, dotada de muralhas e constituída dentro dos limites

⁶ Moreira, Fernando Diniz. Joseph Rykwert, the idea of a town. In: Rykwert, Joseph. **A ideia de Cidade a antropologia da forma urbana em Roma, Itália e no mundo antigo**. São Paulo: Perspectiva, São Paulo, 2006. Pag. XXXIV.

destas. Uma das marcas mais significativas daquele longo período da humanidade é a presença de uma igreja, ou mesmo de catedrais, em torno das quais vai-se formando o núcleo urbano (GEORGE, pag. 168) e firmando-se uma nova realidade de poder, o dos senhores feudais, os detentores políticos daquele núcleo ao lado de uma nova classe não menos importante, a burguesia, com seu poderio mercantil e, por quê não, buscando novas formas de convívio urbano mais “modernas”.

A cidade medieval é ainda o grande parâmetro para se estudar o urbanismo atual, posto que *a forma física do organismo urbano espelha imediatamente a forma política da cidade-Estado; quase todos os manuais de história medieval dedicam um capítulo às cidades, onde os caracteres físicos são examinados em estreita conexão com os caracteres econômicos, sociais e administrativos* (BENEVOLO, 2014, 14).

Prossegue Benevolo afirmando:

Os arquitetos procuram no emaranhado das estradas e das praças medievais o segredo do espaço físico, como os sociólogos procuram no intricado das instituições o segredo da convivência comunitária: algo mais importante do que os projetos de construção e os programas setoriais que hoje somos capazes de fazer (pág, 14).

Na Idade Moderna, surgem os Estados modernos, com um poder centralizado na figura do monarca que exerce seu *mínus* público sobre tudo e todos numa dada extensão geográfica e aí incluindo-se as cidades, além da área rural. Com uma estrutura cada vez mais complexa os Estados passam a concentrar as atividades de poder numa determinada cidade que, assim vai se transformar na capital do reino. É na Idade Moderna que surge a ideia de urbanismo, a reboque das construções realizadas para glorificar soberanos ou autoridades de províncias.

Este urbanismo faz parte de uma concepção do poder, a concepção monárquica e principesca, mas serve para integrar e favorecer a classe burguesa que lhe fornece sua base econômica. Do ponto de vista arquitetônico a cidade é aristocrática; do ponto de vista econômico, é burguesa. Esta dualidade se confirma pela falta de unidade morfológica. Os conjuntos aristocráticos são superpostos à cidade mercantil e com ela não se confundem. (GEORGE, 168)

Até as proximidades do surgimento da era industrial as cidades passaram a conter não mais apenas residências e unidades de comércio; passaram a ser também um local de transformações dos produtos provenientes do campo e do exterior e que se realizavam em

oficinas, fábricas. Como consequência, os diferentes grupos sociais (operários, mercadores, aristocratas, artesãos) passaram a reivindicar a ocupação de espaços territoriais adaptados às suas atividades e aos seus ganhos econômicos. Mesmo assim, com os limites entre essas zonas de atividades sendo indefinidos,

A cidade é mais representativa de uma sociedade urbana sintética, o que impede seu fracionamento em bairros socialmente específicos. Sua sociedade se diferencia da sociedade rural e chega mesmo a opor-se a ela, mas se insere em uma sociedade global que se desenvolveu a partir de determinada forma de economia, basicamente fundiária e mercantil (GEORGE, 169).

O surgimento da Revolução Industrial provoca também uma revolução no meio urbano: além do crescimento populacional em busca de melhores condições de vida junto às fábricas estas estão fixadas no mesmo espaço urbano isso quando não funcionam *como criadoras de cidades e como estímulo poderoso ao desenvolvimento das cidades (...)* (GEORGE, 169).

Obviamente que esse quadro de progresso físico e material aliado ao crescimento demográfico, passa a requer uma nova estrutura para atender às novas demandas habitacionais. A criação de bairros periféricos sem as mesmas estruturas de outras áreas mais bem localizadas geram tensões, pois as pessoas têm de se locomover de suas residências para os locais de trabalho - agora cada vez mais longínquos - sem que se tenha oferecido condições adequadas de deslocamentos, de transportes, de lazer, de cultura, de educação, de saúde, de segurança. E a mobilidade urbana é uma dessas condições que mais têm sofrido o escárnio das autoridades principalmente dos grandes centros. E nesse contexto, os idosos e portadores de necessidades especiais são as parcelas mais prejudicadas das populações urbanas.

Mobilidade urbana

O tema da mobilidade urbana é o assunto do momento, não só na área jurídica, mas, também, em outros saberes; e na arquitetura, talvez, isso ocorra há mais tempo do que no mundo da lei.

Pelo menos desde a década de 1950 que *os poderes públicos têm atuado no âmbito da mobilidade urbana para universalizar o uso e a propriedade dos automóveis – e mais recentemente das motos – como política de Estado.* (MDT, 2015, p. 9)⁷

Para atender à crescente demanda por espaços provocada pelo aumento vertiginoso no número de veículos nas ruas de todas as cidades, mais agravado nos grandes centros, têm sido construídos enormes estacionamentos, o sistema viário, em grande parte totalmente obsoleto, não demonstra capacidade para atender às novas exigências; assim, torna-se caótico, abarrotado, perigoso não apenas para a possibilidade de ocorrências de acidentes envolvendo diversos veículos, mas, em especial e lamentavelmente, para a segurança dos indivíduos que têm de trafegar por essas vias.

Em paralelo a isso temos a construção de cada vez mais edifícios, residenciais e/ou comerciais, os quais para serem valorizados no mercado devem possuir garagens para uso dos condôminos ou dos usuários outros. E isso demanda saída para as ruas por sobre as calçadas. Ora, estas, originalmente, destinavam-se apenas aos pedestres; porém, na atualidade estes perderam seu domínio espacial sobre elas para os veículos que entram e saem incessantemente. Acidentes são comuns pois nem sempre esses passeios são construídos visando o usuário final (e que deveria ser único); são rebaixamentos ou degraus para permitir a circulação de veículos, são a existência de objetos sinalizantes para os automóveis, portões que se abrem para fora do prédio, ou seja, por sobre as calçadas. Não raro pode-se ver veículos sobre as calçadas, estacionados em definitivo ou para permitir carga e descarga. É como se os pedestres não existissem ou, pelo menos, como se eles não tivessem a menor importância. É a instauração do caos.

⁷ MDT – Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos. FNRU – Fórum Nacional de Reforma Urbana. IBDU – Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico. **Mobilidade, inclusão e direito à cidade. Novas conquistas.** 2015 (sem local de edição). Doravante, apenas MDT.

Se tudo isso já é desolador para pessoas com suas capacidades físicas e mentais normais vamos imaginar esse quadro envolvendo os mais idosos, os que possuam algum cerceamento de suas atividades físicas, temporárias ou permanentes. Como fica o direito à locomoção a essas pessoas? E os demais direitos fundamentais, como a incolumidade física e mental? Não vamos esquecer o direito a um ambiente ecologicamente sadio, nos termos do artigo 225, da CF/88.

Ou seja, todas as pessoas sofrem, mas os idosos e portadores de necessidades especiais têm multiplicado seus dissabores e diminuída a eficácia de seus direitos. Está-se falando, aqui, de uma situação em esses dois grupos ficam prejudicados no tocante à acessibilidade universal posto que:

Não há apenas um padrão de ser humano; não se pode excluir ou discriminar as pessoas por terem características físicas distintas desse padrão. Mais do que isso, todas as pessoas, independentemente de suas condições físicas, têm o direito de acessar de forma segura e eficiente, as facilidades, os serviços e as oportunidades que a cidade oferece (MDT, pág. 46).

No Brasil atual há uma série de instrumentos legais que buscam promover essa acessibilidade: Lei 10.048/2000, Lei 10.098/2000, Decreto Presidencial nº 5.296/2004, acrescidos da Lei 10.741, de 01 de outubro de 2003, o Estatuto do Idoso, e a Lei 13.146/2015, que versa sobre o Estatuto da Pessoa com Deficiência, além, é claro, da Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, da ONU (2007), e da Convenção da Guatemala sobre Pessoas com Deficiência, da OEA (1999). Veremos mais adiante, em aparte, como a legislação internacional cuida desses dois grupos sociais.

O Estatuto da Pessoa com Deficiência, no Título I – Disposições Preliminares, Capítulo I – Disposições gerais, em seu Artigo 3º, I, considera acessibilidade 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.

No escopo desse trabalho, e visando a questão da mobilidade, temos a definição de barreiras, fornecida pelo Artigo 3º, IV, *in literis*: *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, e na continuidade passa classificar os tipos de barreiras*⁸.

Ainda no Artigo 3º, o inciso VIII, ao citar o mobiliário urbano o define como:

Conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga.

É evidente que o contido na citação acima aplica-se integralmente aos idosos, embora não tenha o Estatuto do Idoso ido a tal detalhamento.

E já que estamos no item das definições, o mesmo Artigo 3º, IX diz que *Pessoa com mobilidade reduzida é aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetivada mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo no idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso.*

Ainda na seara do Estatuto da Pessoa com Deficiência, o Título II – Dos Direitos Fundamentais, remete para o Capítulo X – Do Direito ao Transporte e à Mobilidade, que no artigo 46, *caput*, já prevê que *O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso.*

Mais adiante, no Título III – Da Acessibilidade, no Capítulo I – Disposições Gerais, o Artigo 53 ilustra que *A acessibilidade é direito que garante à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social.*

⁸ a) urbanísticas: as existentes nas vias e nos espaços públicos e privados abertos ao público ou de uso coletivo; b) arquitetônicas: as existentes nos edifícios públicos e privados; c) nos transportes: as existentes nos sistemas e meios de transportes, (...) (Art. 3º, IV, a, b, c).

O Estatuto do Idoso, por sua vez, no Artigo 10, ao tratar do direito à liberdade que confere os idosos, em seu inciso I prevê *a faculdade de ir, vir e estar nos logradouros públicos e espaços comunitários, ressalvadas as restrições legais.*

O Artigo 2º, de uma certa forma, garante a acessibilidade à mobilidade, tão importante para a integridade física de qualquer pessoa ao garantir que o idoso *goza de todos os direitos fundamentais inerentes pessoa, humana sem prejuízo da proteção integral de que trata esta lei, assegurando-se-lhe, por lei ou por outros meios, todas as oportunidades e facilidades, para preservação de sua saúde física e mental e seu aperfeiçoamento moral, intelectual, espiritual e social, em condições de liberdade e de dignidade.*

No inciso III, do Parágrafo único do Artigo 3º, podemos encontrar a fundamentação para exigir dos órgãos públicos políticas que permitam aos idosos a mobilidade e acessibilidade de que tão necessitam para seu bem estar sempre que estão em trânsito pelas vias e demais espaços públicos⁹.

Velhice e Deficiência no plano internacional

a) Deficiência – Há duas grandes convenções internacionais a cuidar do tema. A Convenção Interamericana para a eliminação de todas as formas de discriminação contra pessoas portadoras de deficiência, de 1999, e a Convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência e seu Protocolo Facultativo, da ONU, de 2007.

A Convenção de 1999 elenca em seu Preâmbulo apresenta um histórico com doze instrumentos internacionais versando sobre questões de deficiência, os quais infelizmente são raramente conhecidos do público, inclusive, com certeza, os do mundo jurídico¹⁰. A bem da

⁹ Art. 3º, Parágrafo único, III: Destinação privilegiada de recursos públicos nas áreas relacionadas com a proteção do idoso.

¹⁰ Convênio sobre a Readaptação Profissional e o Emprego de Pessoas Inválidas da Organização Internacional do Trabalho (Convênio 159); a Declaração dos Direitos do Retardado Mental (AG.26/2856, de 20 de dezembro de 1971); a Declaração das Nações Unidas dos Direitos das Pessoas Portadoras de Deficiência (Resolução nº 3447, de 9 de dezembro de 1975); o Programa de Ação Mundial para as Pessoas Portadoras de Deficiência, aprovado pela Assembleia Geral das Nações Unidas (Resolução 37/52, de 3 de dezembro de 1982); o Protocolo

verdade mesmo a convenção em estudo pouco mais apresenta além desse rol. Assim, somente no Artigo III, ao descrever o comprometimento dos Estados Partes em atingir os objetivos da Convenção, ou seja, *prevenir e eliminar todas as formas de discriminação contra as pessoas portadoras de deficiência e propiciar a sua plena integração à sociedade* (Artigo II, da mesma lei), é que vai explicitar no parágrafo 1, as *medidas de caráter legislativo, social, educacional, trabalhista, ou de qualquer outra natureza, que sejam necessárias para eliminar a discriminação contra as pessoas portadoras de deficiência e proporcionar a sua plena integração à sociedade*. Em seguida, nas alíneas a, b, c, descreve as medidas que se enquadram em nosso trabalho:

- a) medidas das autoridades governamentais e/ou entidades privadas para eliminara progressivamente a discriminação e promover a integração na promoção ou fornecimento de bens, serviços, instalações, programas e atividades, tais como o emprego, o transporte, as comunicações, a habitação, o lazer, a educação, o esporte, o acesso à justiça e aos serviços policiais e as atividades políticas e de administração;
- b) medidas para que edifícios, os veículos e as instalações que venham a ser construídos ou fabricados em seus respectivos territórios facilitem o transporte, a comunicação e o acesso das pessoas portadoras de deficiência;
- c) medidas para eliminar, na medida do possível, os obstáculos arquitetônicos, de transporte e comunicações que existam, com a finalidade de facilitar o acesso e uso por parte das pessoas portadoras de deficiência;
(...)

A Convenção da ONU, de 2007, já reconhece em seu Preâmbulo, alínea *e*, a existência de *barreiras devidas às atitudes e ao ambiente que impedem a plena e efetiva participação dessas pessoas na sociedade em igualdade de oportunidades com as demais pessoas*. Mais adiante, na alínea *k*, mostra preocupação com o fato de as pessoas portadoras de deficiência *continuam a enfrentar barreiras contra sua participação como membros iguais da sociedade e violações de seus direitos humanos em todas as partes do mundo*. Completa o estudo do Preâmbulo a alínea *v*, que reconhece *a importância da acessibilidade aos meios físico, social, econômico e cultural, à saúde, à educação e à informação e comunicação (...)*.

Adicional à Convenção Americana sobre Direitos Humanos em Matéria de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais, "Protocolo de San Salvador" (1988); os Princípios para a Proteção dos Doentes Mentais e para a Melhoria do Atendimento de Saúde Mental (AG.46/119, de 17 de dezembro de 1991); a Declaração de Caracas da Organização Pan-Americana da Saúde; a resolução sobre a situação das pessoas portadoras de deficiência no Continente Americano [AG/RES.1249 (XXIII-O/93)]; as Normas Uniformes sobre Igualdade de Oportunidades para as Pessoas Portadoras de Deficiência (AG.48/96, de 20 de dezembro de 1993); a Declaração de Manágua, de 20 de dezembro de 1993; a Declaração de Viena e Programa de Ação aprovados pela Conferência Mundial sobre Direitos Humanos, das Nações Unidas (157/93); a resolução sobre a situação das pessoas portadoras de deficiência no Hemisfério Americano [AG/RES. 1356 (XXV-O/95)] e o Compromisso do Panamá com as Pessoas Portadoras de Deficiência no Continente Americano [AG/RES. 1369 (XXVI-O/96)].

No Artigo 4º, *f*, propõe o *desenvolvimento de produtos, serviços, equipamentos e instalações com desenho universal*¹¹.

O longo Artigo 9º trata das medidas de acessibilidade *que incluirão a identificação e a eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade* que serão aplicadas entre outros, a *edifícios, rodovias, meios de transportes e outras instalações internas e externas, inclusive escolas, residências, instalações médicas e local de trabalho* (alínea *a*).

Em outros instrumentos legais internacionais pouco ou nada se diz especificamente a esse grupo social. Veja-se Pacto de San José de Costa Rica, de 1969; Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos (1966); Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (1966). A Declaração e Programa de Ação de Viena, de 1993, em seu tópico 22 toca ligeiramente sobre o assunto¹²

Finalmente, a Declaração Americana de Direitos e Deveres do Homem, da OEA – Organização dos Estados Americanos, de 20 de abril de 1948, no Artigo XVI, menciona o rol das pessoas que têm direito à previdência social inclui *a velhice* e a *incapacidade*. A Declaração Universal dos Direitos do Homem, de 10 de dezembro de 1948, no Artigo XXV cita o direito a um padrão de vida que requer alguns direitos assecuratórios à saúde e bem-estar incluindo *o direito à segurança, em caso de desemprego, doença, invalidez, viuvez, velhice* (...).

b) Velhice

No plano internacional a velhice tem recebido um tratamento até certo ponto adequado. Evidente que os cuidados e proteção diferenciados a esse importante grupo social requer um esforço concentrado principalmente no seio dos Estados. Cuidar e proteger os idosos é fundamental para o progresso da humanidade. Basta lermos a citação de Kofi Annan Secretario Geral da ONU¹³:

¹¹ O Artigo 2º da mesma lei define Desenho universal como *a concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados, na maior medida possível, por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico. O “desenho universal” não excluirá as ajudas técnicas para grupos específicos de pessoas com deficiência, quando necessárias.*

¹² Declaração e Programa de Ação de Viena, de 1993, nº 22: *Deve-se dar atenção especial às pessoas portadores de deficiências, visando assegurar-lhes um tratamento não discriminatório e equitativo nos campos dos direitos humanos e liberdades fundamentais, garantindo sua plena participação em todos os aspectos da sociedade.*

¹³ Plano de ação internacional sobre o envelhecimento, 2002 / Organização das Nações Unidas; tradução de Arlene Santos, revisão de português de Alkmin Cunha; revisão técnica de Jurilza M.B. de Mendonça e Vitória

“Na África se diz, quando morre um ancião, que desaparece uma biblioteca”.

Por isso a ONU tem desempenhado uma tarefa assaz vital para o tema em estudo; assim, já em 1982, elaborou o Plano de Ação Internacional de Viena sobre o Envelhecimento; em 1991, editou os Princípios das Nações Unidas em favor das Pessoas Idosas; no ano seguinte, surge a Proclamação do Envelhecimento; por proposta da Conferência Internacional sobre o Envelhecimento, o ano de 1999 foi proclamado Ano Internacional do Idoso; mais recentemente, em 2002, teve curso a Segunda Assembleia Mundial das Nações Unidas sobre o Envelhecimento, em Madri, ocasião em que foi editada a Declaração Política e Plano de Ação Internacional sobre Envelhecimento.

Tais documentos em geral são extensos e abarcam diversos aspectos referentes ao envelhecimento, *e.g.*, saúde, trabalho, acesso à justiça, moradia, reconhecimento de suas habilidades, e de passagem sobre as condições das cidades para adequarem-se às necessidades naturais daquela parcela da população que tende a aumentar drasticamente nas próximas décadas. Pouco a pouco as políticas urbanas vão absorvendo essas mudanças criando espaços privilegiados aos idosos.

Considerações finais

O tema aqui escolhido é de uma amplitude astronômica. Seria impossível num espaço tão exíguo como este abarcar todos os matizes e meandros. A sociedade moderna tem padecido constantemente com o próprio progresso que engendrou. Isso, em si, não é ruim, pois propicia uma qualidade de vida mais intensa, mais cheia de possibilidades, mais saudável, ao menos teoricamente. Conviver com novas tecnologias exige muita dedicação, esforço e condições físicas, mentais, emocionais, espirituais bastante equilibradas. Claro que em tempos passados isso talvez fosse mais fácil, pois a velocidade das mudanças era visivelmente menos rápida e agressiva.

Todavia, tanto no passado como no presente, e cremos que ainda num futuro mais ou menos longo, alguns grupos sociais - em especial idosos e portadores de necessidades especiais - sofreram, sofrem, e sofrerão, pois a eles parece que não se tem criadas as

Gois. – Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos, 2003. Série Institucional em Direitos Humanos, vol. 1. (página 13).

oportunidades de vivenciarem seu tempo adequadamente por falta de políticas e de comportamentos de inclusão social. Ainda hoje é assim. Há muito sobre o que se debruçar.

Mas cremos que se pôde vislumbrar o quanto as questões sobre acessibilidade e mobilidade urbana estão distantes em nosso país.

Este artigo é apenas um *alpha*; para adiante declamaremos o resto do alfabeto.

Referências bibliográficas

AFFONSO, N.S. (coord.). **Mobilidade, inclusão e direito à cidade**. MDT- Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para todos/ IBDU-Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico, 2015.

ALMEIDA, E. de. **O "construir no construído" na produção contemporânea: relações entre teoria e prática**. USP. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Área do Conhecimento: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo. DOI:10.11606/T.16.2010.tde-26042010-150955.

BENEVOLO, L. **A cidade e o arquiteto: método e história na arquitetura**. Trad. Attílio Cancian. São Paulo: Perspectiva, 2014.

BITTAR, E. C.B. ALMEIDA, A. (org.) **Minicódigo de direitos humanos**. Brasília: ANDHEP. Secretaria Especial de Direitos Humanos da Presidência da República/Teixeira Gráfica e Editora, 2010.

BOLZAM, A.C. **Os fundamentos jurídicos para a proteção da velhice**. Dissertação de Mestrado. UNIMEP-Universidade Metodista de Piracicaba, 2016.

BRASIL. Plano de ação internacional sobre o envelhecimento, 2002 / Organização das Nações Unidas; tradução de Arlene Santos, revisão de português de Alkmin Cunha; revisão técnica de Jurilza M.B. de Mendonça e Vitória Gois. – Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos, 2003. Série Institucional em Direitos Humanos, vol. 1.

FÁVERO, E. A. G. **Direitos das pessoas com deficiência: garantia de igualdade na diversidade**. Rio de Janeiro: WVA Editora, 2004.

GEORGE, P. **Sociologia e Geografia**. Trad. Sergio Miceli. Rio de Janeiro/São Paulo: Companhia Editora Forense, 1969.

LE CORBUSIER. **A Carta de Atenas**. Versão de Le Corbusier. Trad. Rebecca Scherer. São Paulo: HUCITEC: EDUSP, 1993.

LEDRUT, R. **Sociologia urbana**. Trad. Maria Heloisa de Souza Reis. Rio de Janeiro/São Paulo: Companhia Editora Forense, 1971.

MDT – Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos.
FNRU – Fórum Nacional de Reforma Urbana. IBDU – Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico. **Mobilidade, inclusão e direito à cidade. Novas conquistas.** 2015 (sem local de edição).

RYKWERT, J. **A ideia de cidade.** A Antropologia da forma urbana em Roma, Itália e no mundo antigo. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SILVA, J. A. **Direito urbanístico brasileiro.** 6ª Ed. São Paulo, Malheiros Editores, 2010.