I ENCONTRO NACIONAL DE DIREITO DO FUTURO

DIREITOS HUMANOS, SUSTENTABILIDADE E ACESSIBILIDADE I

D598
Direitos Humanos, sustentabilidade e acessibilidade I [Recurso eletrônico on-line] organização I Encontro Nacional de Direito do Futuro: Escola Superior Dom Helder Câmara – Belo Horizonte;

Coordenadores: Maria Carolina Ferreira Reis, Maraluce Maria Custódio e Ysmênia de Aguiar Pontes – Belo Horizonte: Escola Superior Dom Helder Câmara - ESDHC, 2024.

Inclui bibliografia
ISBN: 978-85-5505-940-7
Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações
Tema: Os desafios do humanismo na era digital.
1. Direito do Futuro. 2. Humanismo. 3. Era digital. I. I Encontro Nacional de Direito do Futuro (1:2024 : Belo Horizonte, MG).

CDU: 34

I ENCONTRO NACIONAL DE DIREITO DO FUTURO

DIREITOS HUMANOS, SUSTENTABILIDADE E ACESSIBILIDADE I

Apresentação

O Encontro Nacional de Direito do Futuro, realizado nos dias 20 e 21 de junho de 2024 em formato híbrido, constitui-se, já em sua primeira edição, como um dos maiores eventos científicos de Direito do Brasil. O evento gerou números impressionantes: 374 pesquisas aprovadas, que foram produzidas por 502 pesquisadores. Além do Distrito Federal, 19 estados da federação brasileira estiveram representados, quais sejam, Amazonas, Amapá, Bahia, Ceará, Goiás, Maranhão, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Paraíba, Pernambuco, Paraná, Rio de Janeiro, Rio Grande do Norte, Rondônia, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Sergipe, São Paulo e Tocantins.

A condução dos 29 grupos de trabalho do evento, que geraram uma coletânea de igual número de livros que ora são apresentados à comunidade científica nacional, contou com a valiosa colaboração de 69 professoras e professores universitários de todo o país. Esses livros são compostos pelos trabalhos que passaram pelo rigoroso processo double blind peer review (avaliação cega por pares) dentro da plataforma CONPEDI. A coletânea contém o que há de mais recente e relevante em termos de discussão acadêmica sobre as perspectivas dos principais ramos do Direito.

Tamanho sucesso não seria possível sem o apoio institucional de entidades como o Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Direito (CONPEDI), a Universidade do Estado do Amazonas (UEA), o Mestrado Profissional em Direito e Inovação da Universidade Católica de Pernambuco (PPGDI/UNICAP), o Programa RECAJ-UFMG – Ensino, Pesquisa e Extensão em Acesso à Justiça e Solução de Conflitos da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Minas Gerais, a Comissão de Direito e Inteligência Artificial da Ordem dos Advogados do Brasil – Seção Minas Gerais, o Grupo de Pesquisa em Direito, Políticas Públicas e Tecnologia Digital da Faculdade de Direito de Franca e as entidades estudantis da UFMG: o Centro Acadêmico Afonso Pena (CAAP) e o Centro Acadêmico de Ciências do Estado (CACE).

Os painéis temáticos do congresso contaram com a presença de renomados especialistas do Direito nacional. A abertura foi realizada pelo professor Edgar Gastón Jacobs Flores Filho e pela professora Lorena Muniz de Castro e Lage, que discorreram sobre o tema “Educação jurídica do futuro”. O professor Caio Lara conduziu o debate. No segundo e derradeiro dia, no painel “O Judiciário e a Advocacia do futuro”, participaram o juiz Rodrigo Martins Faria,

os servidores do TJMG Priscila Sousa e Guilherme Chiodi, além da advogada e professora Camila Soares. O debate contou com a mediação da professora Helen Cristina de Almeida Silva. Houve, ainda, no encerramento, a emocionante apresentação da pesquisa intitulada "Construindo um ambiente de saúde acessível: abordagens para respeitar os direitos dos pacientes surdos no futuro", que foi realizada pelo graduando Gabriel Otávio Rocha Benfica em Linguagem Brasileira de Sinais (LIBRAS). Ele foi auxiliado por seus intérpretes Beatriz Diniz e Daniel Nonato.

A coletânea produzida a partir do evento e que agora é tornada pública tem um inegável valor científico. Seu objetivo é contribuir para a ciência jurídica e promover o aprofundamento da relação entre graduação e pós-graduação, seguindo as diretrizes oficiais da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Além disso, busca-se formar novos pesquisadores nas mais diversas áreas do Direito, considerando a participação expressiva de estudantes de graduação nas atividades.

A Escola Superior Dom Helder Câmara, promotora desse evento que entra definitivamente no calendário científico nacional, é ligada à Rede Internacional de Educação dos Jesuítas, da Companhia de Jesus – Ordem Religiosa da Igreja Católica, fundada por Santo Inácio de Loyola em 1540. Atualmente, tal rede tem aproximadamente três milhões de estudantes, com 2.700 escolas, 850 colégios e 209 universidades presentes em todos os continentes. Mantida pela Fundação Movimento Direito e Cidadania e criada em 1998, a Dom Helder dá continuidade a uma prática ético-social, por meio de atividades de promoção humana, da defesa dos direitos fundamentais, da construção feliz e esperançosa de uma cultura da paz e da justiça.

A Dom Helder mantém um consolidado Programa de Pós-graduação Stricto Sensu em Direito Ambiental e Sustentabilidade, que é referência no país, com entradas nos níveis de mestrado, doutorado e pós-doutorado. Mantém revistas científicas, como a Veredas do Direito (Qualis A1), focada em Direito Ambiental, e a Dom Helder Revista de Direito, que recentemente recebeu o conceito Qualis A3.

Expressamos nossos agradecimentos a todos os pesquisadores por sua inestimável contribuição e desejamos a todos uma leitura excelente e proveitosa!

Belo Horizonte-MG, 29 de julho de 2024.

Prof. Dr. Paulo Umberto Stumpf – Reitor da ESDHC

Prof. Dr. Franclim Jorge Sobral de Brito – Vice-Reitor e Pró-Reitor de Graduação da ESDHC

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara – Pró-Reitor de Pesquisa da ESDHC

INCLUSÃO EM MOVIMENTO: UMA ANÁLISE DA MOBILIDADE DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE

INCLUSION IN MOTION: AN ANALYSIS OF MOBILITY OF PEOPLE WITH DISABILITIES IN THE MUNICIPALITY OF BELO HORIZONTE

Vinícius Venades Monteiro

Resumo

Em Belo Horizonte, a mobilidade inclusiva enfrenta desafios na aplicação das leis municipais. Há a ausência de compromisso real para superar barreiras e promover uma cidade verdadeiramente acessível. Apesar das diretrizes existentes, a falta de investimento em infraestrutura acessível perpetua obstáculos para pessoas com deficiência. A aplicação prática dos direitos ainda é insatisfatória, exigindo empenho das autoridades e da sociedade para garantir acesso pleno à cidade e seus recursos. A promoção da mobilidade inclusiva requer uma abordagem participativa e inclusiva, construindo uma cultura de respeito e inclusão em todas as esferas da vida urbana.

Palavras-chave: Mobilidade, Inclusão, Belo horizonte, Desafios, Legislação

Abstract/Resumen/Résumé

In Belo Horizonte, inclusive mobility faces challenges in the implementation of municipal laws. There's a lack of real commitment to overcoming barriers and promoting a truly accessible city. Despite existing guidelines, insufficient investment in accessible infrastructure perpetuates obstacles for people with disabilities. The practical application of rights remains unsatisfactory, requiring commitment from authorities and society to ensure full access to the city and its resources. Promoting inclusive mobility demands a participatory and inclusive approach, fostering a culture of respect and inclusion across all spheres of urban life.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Mobility, Inclusion, Belo horizonte, Challenges, Legislation

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A inclusão da mobilidade com acessibilidade se refere à capacidade das pessoas com deficiência de participarem ativamente da vida cotidiana. Existe, desde 2015, a Lei 13.146, a Lei Brasileira de Inclusão, cuja definição de acessibilidade é:

> 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 privado, de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Em particular, esta pesquisa se concentra na cidade de Belo Horizonte, buscando compreender os desafios enfrentados por esse grupo em sua busca por acessibilidade na locomobilidade.

Este tema é de extrema relevância no contexto contemporâneo, pois a promoção da igualdade de direitos é pauta constante, embora a visibilidade da pessoa com deficiência seja consideravelmente recente. A mobilidade é essencial para o exercício pleno da cidadania, sendo crucial para o acesso a serviços, empregos, lazer e educação. No entanto, as barreiras enfrentadas pelas pessoas com deficiência no ambiente urbano são ainda substanciais, evidenciando a necessidade urgente de investigação e intervenção.

A escolha por Belo Horizonte para esta análise se justifica pela importância de compreender as dinâmicas específicas de uma metrópole brasileira. Ao investigar os desafios e as potenciais soluções para a mobilidade inclusiva nesta cidade, este estudo pode fornecer *insights* valiosos não apenas localmente, mas também para outras regiões do país, contribuindo assim para o desenvolvimento de políticas públicas mais eficazes e inclusivas.

No tocante à metodologia da pesquisa, o presente resumo expandido utilizou, com base na classificação de Gustin, Dias e Nicácio (2020), a vertente metodológica jurídico-social. Com relação ao tipo genérico de pesquisa, foi escolhido o tipo jurídico-projetivo. Por sua vez, o raciocínio desenvolvido na pesquisa foi predominantemente dialético. Quanto ao gênero de pesquisa, adotou-se a pesquisa teórica-bibliográfica.

2. MOBILIDADE EM BELO HORIZONTE

A capital de Minas Gerais, é conhecida como a "Cidade Planejada", título que remete à sua origem no final do século XIX, quando foi concebida para ser a nova capital do estado de Minas Gerais. Surgiu como um marco do urbanismo moderno no Brasil, trazendo consigo ideais higienistas, urbanísticas e de inovação para mobilidade da época.

A visão do então presidente da província, João Vieira Lima, em 1876, foi concretizada por Aarão Reis, vencedor do concurso público de 1893 para o planejamento da cidade. Esse projeto, inspirado em Paris, caracterizada pela simetria, com avenidas largas e arborizadas se cruzando em ângulos retos, com divisão entre calçada e rua.

Não obstante, a implementação desse plano enfrentou obstáculos significativos, como topografia acidentada e falta de recursos financeiros. Como resultado, o plano original foi adaptado ao longo do tempo, e como no Brasil colonial, a mobilidade foi deixada de lado.

Ao longo do século XX, Belo Horizonte experimentou um rápido crescimento populacional impulsionado pela migração interna e pela industrialização, acarretando a ausência de inclusão.

Percebe-se que a história da mobilidade urbana em Belo Horizonte é um reflexo do desenvolvimento socioeconômico e das políticas públicas ao longo do tempo. Desde sua fundação como "Cidade Planejada", a capital mineira buscou soluções para a mobilidade eficiente, mas nem sempre com o sucesso esperado.

Como dito anteriormente, o município foi baseado em Paris, porém, nem mesmo a “Cidade da Luz” é um exemplo de mobilidade inclusiva, pois são poucas as estações onde se encontram elevadores em Paris. A RATP, *Régie Autonome des Transports Parisiens* ou em português, Empresa Pública Autônoma dos Transportes Parisienses, argumenta que o sistema parisiense é um dos mais antigos do mundo, o que dificulta adaptações.

Em 2005, uma lei de acessibilidade exigia que todos os transportes públicos na França fossem adaptados para pessoas com deficiência até 2015 – *Loi n° 2005-102 du 11 février 2005.* Dez anos depois, a lei foi revisada, excluindo o metrô de Paris dessa obrigação, com a mesma justificativa da RATP.

De volta a Belo Horizonte, o plano original, idealizado por Aarão Reis, previa um sistema de transporte público baseado em bondes elétricos e linhas férreas, por conta

da falta de investimento, logística e topografia, não houve desenvolvimento em mobilidade, resultando apenas em um sistema gradual, precário e para curtas distâncias, os ônibus.

O crescimento populacional acelerado no século XX sobrecarregou esse transporte público, com falta de frotas, carência de infraestrutura e adequação para melhor qualidade de vida para pessoas corponormativas e também para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

3. RECONHECIMENTO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA NO ÂMBITO SOCIAL

A jornada de reconhecimento social das pessoas com deficiência no Brasil, especialmente a partir do início da década de 1980, marca um período significativo de transição da invisibilidade para uma crescente visibilidade e mobilização política. Este movimento social tem sido fundamental para a redefinição da representação social das pessoas com deficiência, passando da piedade para o respeito e o reconhecimento.

A proclamação do Ano Internacional da Pessoa Deficiente em 1981 pela Assembleia Geral da ONU foi um marco que impulsionou globalmente a consciência sobre a necessidade de integração social das pessoas com deficiência. No Brasil, essa data simbolizou o início de uma série de ações e políticas voltadas para a inclusão, culminando na criação da Comissão Nacional do Ano Internacional das Pessoas Deficientes, vinculada ao Ministério da Educação e Cultura, que promoveu a formação de comitês e iniciativas em todo o país.

Esse processo de reconhecimento e inclusão social tem sido acompanhado por significativas mudanças legislativas e estruturais, obrigando o mercado de trabalho a reservar vagas para pessoas com deficiência, as instituições educacionais a se adaptarem para a inclusão, e o ambiente urbano a se tornar mais acessível. Essas transformações refletem uma mudança paradigmática na forma como a sociedade percebe e integra pessoas com deficiência, promovendo não apenas a acessibilidade física, mas também a inclusão social e econômica.

Além disso, a mobilização de pessoas com deficiência e a luta por seus direitos têm promovido uma nova consciência social, na qual a deficiência é vista não apenas em

termos de limitações, mas como parte da diversidade humana que enriquece a sociedade. A representação social das pessoas com deficiência evoluiu, portanto, para uma que valoriza a contribuição individual e coletiva, desafiando concepções anteriores baseadas na piedade e na caridade. Esses avanços representam não apenas uma questão de direito, mas também de dignidade e respeito.

O reconhecimento da pessoa com deficiência no âmbito social é um processo contínuo que exige compromisso e participação de todos os setores da sociedade para garantir que as conquistas já alcançadas sejam expandidas e que novos desafios sejam enfrentados com solidariedade e inovação. A luta pelo reconhecimento da pessoa com deficiência como sujeito de direitos plenos é essencial para a construção de uma sociedade justa e inclusiva.

4. ATUAL CONJUNTURA DE MOBILIDADE ACESSÍVEL PARA A PESSOA COM DEFICIÊNCIA

A importância de legislação que promova a inclusão, a garantia de direitos e a mobilidade acessível para pessoas com deficiência é fundamental. A Lei Orgânica Municipal, equivalente à Constituição no âmbito municipal estabelece as normas básicas gerais para o funcionamento da administração e dos poderes municipais, determinando as atribuições do prefeito, dos vereadores e das políticas públicas, incluindo educação, saúde, meio ambiente, mobilidade, entre outros.

Além disso, o Plano Diretor Municipal é um instrumento essencial para orientar o desenvolvimento urbano de forma sustentável e inclusiva. Ele define objetivos, diretrizes, ações estruturantes, normas e procedimentos para a política urbana, abrangendo áreas como meio ambiente, transporte, habitação, saneamento, entre outros. Entre as diretrizes do Plano Diretor estão a busca pela justiça social, melhoria da qualidade de vida da população, uso racional dos recursos ambientais e a participação social nas decisões sobre o futuro das cidades.

O Código de Posturas Municipal também estabelece uma série de direitos e deveres para os cidadãos, visando garantir um ambiente urbano organizado e dinâmico. Por meio dele, a prefeitura pode implementar normas e regulamentos que promovam a

acessibilidade e a mobilidade inclusiva para as pessoas com deficiência, contribuindo para a construção de uma cidade mais justa e equitativa para todos os seus habitantes.

Esses instrumentos legais são essenciais para garantir que a mobilidade urbana seja acessível e inclusiva para todas as pessoas, independentemente de suas condições físicas ou cognitivas. É através da implementação e efetivação dessas políticas que podemos promover uma cidade mais igualitária e acolhedora para todos os seus cidadãos.

Há claramente na Lei Orgânica belorizontina o direito à mobilidade urbana, destacando a importância da melhoria da mobilidade com prioridade ao deslocamento não motorizado e ao transporte coletivo, incentivando a destinação de investimentos e espaços aos modais de transporte proporcionalmente à sua eficiência, acessibilidade e sustentabilidade. No art. 81, IV, parágrafos II e III,

> § 2º Os veículos de transporte coletivo deverão ser equipados com elevadores hidráulicos e demais condições técnicas que permitam o acesso adequado ao portador de deficiência.
>
> § 3º O Poder Público implantará organismo executivo da política pública de apoio ao portador de deficiência.

vê-se presentes os direitos de mobilidade da pessoa com deficiência, porém não é visível a aplicação dessa realidade, haja vista que o Movimento Nossa BH publicou um relatório sobre o orçamento público municipal em 2017, cujo foco está nos investimentos direcionados à mobilidade urbana e foi perceptível que os recursos destinados à mobilidade ativa, coletiva e acessível não são priorizados nas políticas e investimentos da capital mineira.

O Plano Diretor de Belo Horizonte, no art. 25, incisos II ao V,

> II - universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade;
>
> III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
>
> IV - sustentabilidade ambiental nos deslocamentos urbanos;
>
> V - acessibilidade à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida;

determina, em consonância com a lei nacional Nº10.098, de 19 de dezembro de 2000, regulamentada pelo decreto Nº 5.296 de 2 dezembro de 2004, critérios básicos para a promoção da acessibilidade, assim sendo, todos os ônibus deveriam contar com plataformas elevatórias veiculares, porém não é a realidade vigente no Município de Belo Horizonte.

Há uma pesquisa conduzida pela Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional (EEFFTO) da UFMG, cujos dados mostram que pessoas que

utilizam cadeiras de rodas enfrentam desafios significativos à acessibilidade ao acessar locais de lazer em Belo Horizonte. A pesquisa coletou dados de 553 participantes, dos quais 126 eram moradores de Belo Horizonte. Enquanto mais de 50% dos entrevistados destacaram "navegar na internet" e "usar redes sociais" como principal lazer, apenas 11 mencionaram programas culturais.

As condições precárias do transporte público e das calçadas de Belo Horizonte, como buracos, falta de rampas de acesso contribuem para que pessoas com deficiência evitem passear pela cidade. Eles apontam transtornos causados pelas más condições dos ônibus, seguidos pelo despreparo dos funcionários, que muitas vezes precisam interromper suas atividades para auxiliar no embarque, prejudicando os passageiros com dificuldade de mobilidade.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade inclusiva para pessoas com deficiência em Belo Horizonte enfrenta desafios na implementação prática das leis municipais. Embora existam diretrizes importantes para promover a acessibilidade, a falta de investimentos em infraestrutura acessível perpetua as barreiras enfrentadas por esse grupo.

A falta de acessibilidade no transporte público e nas calçadas reflete um problema de falta de comprometimento com a inclusão e equidade. É necessário um esforço conjunto entre o poder público, a sociedade civil e o setor privado para superar essas barreiras e promover uma cidade verdadeiramente acessível e inclusiva.

Apesar das leis existentes, a aplicação prática dos direitos das pessoas com deficiência ainda é insatisfatória. A promoção da mobilidade inclusiva em Belo Horizonte requer uma abordagem participativa e inclusiva, visando não apenas o cumprimento das leis, mas também a construção de uma cultura de respeito e inclusão em todas as esferas da vida urbana.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARBOSA, Cláudia Márcia. O lazer sob a percepção de pessoas com deficiência usuárias de cadeiras de rodas. 2020. 120 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal

de Minas Gerais, Escola de Educação Física, Fisioterapia e Terapia Ocupacional, Belo Horizonte, 2020.

BELO HORIZONTE MG. Anexo IV – Síntese da História de BH, Concurso Nacional de Arquitetura, Centro Administrativo Belo Horizonte. Disponível em: http://prefeitura.pbh.gov.br. Acesso em: 30 abril 2024.

BELO HORIZONTE MG. Lei n° 11.416, de 3 de outubro de 2022. Lei Municipal de Inclusão da Pessoa com Deficiência e da Pessoa com Mobilidade Reduzida. Disponível em: http://www.pbh.gov.br. Acesso em: 22 abril 2024.

BELO HORIZONTE MG. Lei Orgânica Municipal de Belo Horizonte. Disponível em: http://prefeitura.pbh.gov.br. Acesso em: 8 maio 2024.

BELO HORIZONTE MG. Plano Diretor de Belo Horizonte. Disponível em: http://prefeitura.pbh.gov.br. Acesso em: 8 maio 2024.

BELO HORIZONTE MG. Código de Postura Municipal de Belo Horizonte. Disponível em: http://prefeitura.pbh.gov.br. Acesso em: 10 maio 2024.

BELO HORIZONTE MG. Programa de Mobilidade e Inclusão Urbana da Prefeitura de Belo Horizonte. Disponível em: http://prefeitura.pbh.gov.br. Acesso em: 1 maio 2024.

BRASIL. Cartilha da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Protocolo Facultativo à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Brasília, setembro de 2007. Secretaria Especial dos Direitos Humanos e Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. Disponível em: http://www.pessoacomdeficiencia.gov.br/app/sites/default/files/publicacoes/cartilha_convencao_direitos_pessoas_deficiencia.pdf. Acesso em: 3 maio 2024.

BRASIL. Lei n° 13.146, de 6 de julho de 2015. Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em: 24 abril 2024.

FRANÇA. Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Disponível em: https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000809647. Acesso em: 25 abril 2024.

FIGUEIRA, Emílio. As Pessoas com Deficiência na História do Brasil. São Paulo: Editora Wak, 2019.