

**ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA:
PERCEPÇÕES A PARTIR DE ESTUDO DE CASO NO MUNICÍPIO DE MONTES CLAROS
(MG)**

**URBAN ACCESSIBILITY AND MOBILITY OF PEOPLE WITH DISABILITY: PERSPECTIVES
BASED ON A STUDY CASE IN MONTES CLAROS (MG)**

Marcelo Brito¹
Larissa David Miranda²

Resumo: Este artigo analisa a acessibilidade e mobilidade urbana das pessoas com deficiência a partir da experiência no município de Montes Claros (MG), partindo da perspectiva de uma pessoa com deficiência física. Por meio do relato pessoal, analisou-se algumas vivências e as relacionou com a ideia da acessibilidade e mobilidade urbana em Montes Claros (MG). O objetivo do trabalho vai além do estudo das leis federais, estaduais e municipais que protegem as pessoas com deficiência, pois se propõe observar os impactos das leis e políticas públicas ou sua ausência na vida e no cotidiano das pessoas com deficiência física que vivem a cidade. Para tanto, foi abordada a construção histórica do conceito "deficiência" e a evolução legislativa para o reconhecimento de seus direitos. Depois de apresentados esses conceitos, tratou-se acerca das legislações que garantem o direito das pessoas com deficiência tanto na esfera federal como municipal. As experiências relatadas demonstram que o município possui várias barreiras que dificultam a acessibilidade e a mobilidade urbana das pessoas com deficiência física e que as políticas existentes não conseguem cumprir o papel de ampliar a participação das pessoas com deficiência na cidade.
Palavras-Chave: Acessibilidade. Mobilidade urbana. Direito à Cidade.

Abstract: This scientific article discusses urban Accessibility and Mobility of people with disability from the experience of Montes Claros - Minas Gerais, Brazil. The main purpose was to list the principal federal and municipal laws that protect people with disability and, at the municipal field, report which current laws are effectively put into practice, describing it from personal experience of a person with physical disability. Therefore, it has been approached the historical construction of the concept "disabled person" and the legislative evolution to recognize their rights. After presenting these concepts, the article addressed the laws that guarantee the right of people with disability in both federal and municipal spheres. Based on the personal report and the participation of other people with disability, through online research, it has been verified the effectiveness of laws concerning urban accessibility and mobility in the city of Montes Claros - Minas Gerais, Brazil.

¹ Professor no Curso de Direito da Universidade Estadual de Montes Claros (UNIMONTES). Mestre e doutorando no Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Social (PPGDS) da Universidade Estadual de Montes Claros (UNIMONTES). ORCID: 0000-0001-5692-0883. professormarcelob@gmail.com.

² Graduada em Direito pelas Faculdades Santo Agostinho (FASA). ORCID: 0000-0002-8784-2942. laradavid18@hotmail.com

Artigo submetido em: 22 de setembro de 2022.

Artigo aceito em: 17 de fevereiro de 2023.

p. 153-177. DOI: <https://doi.org/10.46551/rssp202308>

It has been diagnosed the real situation of the lack of accessibility and which reasonable adaptations make it possible to people with disability to enjoy their rights. By means of all the study, it was found that the city of Montes Claros has many barriers that preclude urban accessibility and mobility of people with disability.

Key words: Accessibility. Urban mobility. Right to the city.

INTRODUÇÃO

O presente artigo objetiva abordar a acessibilidade e mobilidade urbana das pessoas com deficiência, com enfoque na análise do município de Montes Claros (MG), partindo da perspectiva e experiências de uma pessoa com deficiência física.

A acessibilidade é uma questão primordial para as pessoas com deficiência, dependendo dela para o pleno exercício dos seus direitos, de sua liberdade e utilização de espaços público ou privados, como edifícios e transportes.

No que tange às cidades, a falta de acessibilidade restringe a locomoção dos deficientes, impedindo-os de desenvolverem relações sociais e econômicas com outras pessoas, o que transforma o local em um ambiente sem a devida mobilidade urbana.

O estudo se justifica por abordar um assunto atual e de extrema relevância, pois a acessibilidade é um fator decisivo para que as pessoas com deficiência possam exercer os seus direitos. Nota-se que, em muitas situações, estes cidadãos se deparam com a inviabilidade de adentrar, locomover ou ser independente em diversos espaços públicos. Tais fatos acarretam inúmeros constrangimentos: causa prejuízo tanto no aspecto da locomoção quanto do bem-estar, viola o direito constitucional de ir e vir e dificulta o exercício de outros direitos, como à saúde, educação, trabalho etc.

Apesar desses direitos estarem abarcados pelas garantias previstas na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CRFB/1988), percebe-se que os espaços não são projetados para oferecer condições de acessibilidade para pessoas com deficiência. Dessa forma, os referidos espaços limitam a capacidade de locomoção em diversos ambientes, causando até mesmo uma seletividade de acesso.

Nesse contexto, o artigo visa solucionar o seguinte problema: como o município de Montes Claros (MG) assegura a acessibilidade e a mobilidade urbana na perspectiva de uma pessoa com deficiência motora? Na busca de solução desse problema, pesquisou-se acerca

das legislações locais e dos planos e projetos que visam assegurar esses direitos. Buscou-se ainda a exposição da realidade das condições de mobilidade e acessibilidade das pessoas com deficiência, promovendo discussões a respeito da sua efetivação pelo poder público local.

As percepções da acessibilidade no município de Montes Claros partem da minha experiência de vida como pessoa com deficiência locomotora. As experiências vividas e os desafios enfrentados para me locomover na cidade não são as mesmas de todas as pessoas com deficiência, mas a iniciativa de trazer minhas vivências tem por objetivo marcar o protagonismo das pessoas com deficiência nos debates sobre o espaço público. Durante muitos anos as pessoas com deficiência eram objetos de pesquisa, estavam na qualidade de estudadas. Embora essas pesquisas tenham relevância, as pessoas com deficiência precisam sair da condição de objetos para protagonistas das pesquisas que envolvem mobilidade, acesso e direito à cidade.

Para melhor compreensão acerca do tema, sua estrutura é composta por quatro tópicos.

No primeiro tópico, tratou-se da construção histórica do conceito "deficiente" e quais foram os caminhos percorridos até chegar a atual terminologia. No segundo, foi abordado sobre o contexto da acessibilidade e mobilidade na legislação brasileira, descrevendo as principais leis e normas técnicas brasileiras que garantem a acessibilidade da pessoa com deficiência. No terceiro, verificou-se as legislações e políticas públicas de mobilidade e acessibilidade para pessoas com deficiência no município de Montes Claros (MG).

Por fim, no quarto tópico, é realizada uma análise das percepções de uma pessoa com deficiência motora no município, relatando a partir da perspectiva da autora, a relação com o seu exercício do direito à cidade.

Para o desenvolvimento deste trabalho foram realizadas duas etapas: sendo a primeira através de uma seleção de materiais relevantes sobre o tema e, posteriormente, as percepções da autora, relatando a experiência pessoal no contexto da acessibilidade e mobilidade urbana no município de Montes Claros (MG).

CONCEITO DE PESSOA COM DEFICIÊNCIA, TERMINOLOGIAS USADAS E DISPOSIÇÕES LEGISLATIVAS

As conquistas obtidas pelas pessoas com deficiência são frutos da luta que se articula para afirmar o reconhecimento social. Nesse contexto, o próprio conceito de pessoa com deficiência, assim como a legislação sobre os direitos conquistados, está vinculado ao movimento político e social, com participação de pessoas com deficiência e de pessoas aliadas, com intuito de conquistar um espaço e valorização na sociedade.

Para abordar o processo de evolução das terminologias é necessário citar como era o tratamento para com as pessoas com deficiência em diferentes cenários históricos da civilização.

Para iniciar a análise da temática aqui proposta, contextualiza-se historicamente com a idealização do corpo e mente perfeitos na Grécia Antiga, onde as pessoas com deficiência eram consideradas "subumanas", terminologia defendida por grandes filósofos, como Platão e Aristóteles, estes que tinham uma visão elitista de equilíbrio demográfico (MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO SECRETARIA DE EDUCAÇÃO ESPECIAL, 2008).

Como relata Fernandes (2011), práticas de eliminação das crianças nascidas com deficiência foram combatidas no vitorioso Império Romano, através do Cristianismo, onde passaram a surgir lugares e hospitais que serviam de abrigo. Entretanto, esse acolhimento era em locais onde os deficientes fossem isolados, retirados do meio social (BERGAMO, 2010).

Com o fim do Império Romano e início da Idade Média, o nascimento de uma criança com deficiência era visto como um "castigo de Deus". O deficiente físico era considerado a morada de uma mente malformada, visto por uma concepção mística, restando a ele o abandono e até a prática de mendicância (DICHER, 2014).

Segundo Gugel (2007), na Idade Média, com o movimento Renascentista e as grandes transformações que ocorreram, como a valorização humana, por exemplo, as pessoas com deficiência receberam um tratamento benéfico. Nesse período, houve inclusive descobertas relevantes no tratamento de algumas deficiências. Entretanto, o movimento não resolveu a situação de maneira automática, de modo que alguns ainda viviam à mercê da sociedade (MARANHÃO, 2005).

Segundo Gugel (2007), no século XX, houve uma grande mobilização a fim de tratar sobre as pessoas com deficiência. Nesse sentido, países como Inglaterra e EUA sediaram congressos e conferências para debater sobre “crianças inválidas” e “pessoas deficientes”. Contudo, esses avanços foram interrompidos pelo início da Primeira Guerra Mundial (1914–1918), e, ao fim dessa guerra, o número de pessoas com deficiência foi elevado, devido aos soldados que retornaram com mutilações. Em 1919, o Tratado de Versalhes, aprovado pela Conferência de Paz, que trouxe reparações impostas aos vencidos, foi a primeira organização com o objetivo de reabilitar pessoas com deficiência (GUGEL, 2007).

Após a II Guerra Mundial, com a criação da ONU e a Declaração Universal dos Direitos Humanos (1948), embora se afirme a dignidade da pessoa humana e direitos que a acompanham, a expressão “invalidez” chama a atenção no sentido da nomenclatura ainda utilizada.

Artigo XXV. 1. Toda pessoa tem direito a um padrão de vida capaz de assegurar a si e a sua família saúde e bem-estar, inclusive alimentação, vestuário, habitação, cuidados médicos e os serviços sociais indispensáveis, o direito à segurança, em caso de desemprego, doença, invalidez, viuvez, velhice ou outros casos de perda dos meios de subsistência em circunstâncias fora do seu controle.

Após o início da década de 1950, em vários países, foram criadas instituições voltadas ao tratamento especificamente de pessoas com deficiência (GUGEL, 2007). Em 1960, termos como “incapacitados”, “defeituosos” ou “excepcionais” eram comumente utilizados, inclusive na Constituição do Brasil de 1967. Ligada à deficiência mental, o termo “excepcional” era adotado na Emenda Constitucional de 1969, no seu artigo 175, parágrafo 4º.

Aprovada em 1975, a Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes, previa que as pessoas portadoras de deficiências passariam a gozar dos mesmos direitos dos demais, além da adoção de medidas para promover sua autonomia. O ano de 1975 foi proclamado como o Ano Internacional das Pessoas Deficientes (AIPD), no qual foi criado um Comitê Consultivo formado por 23 países, com o objetivo de preparar um plano de ação mundial sobre este tema para atuação das nações. No fim do mesmo ano, foi iniciado o Movimento Internacional de Pessoas com Deficiência, sendo que os países participantes se tornaram agentes políticos que buscaram a transformação do deficiente e seu espaço na sociedade.

Por influência desse Movimento, a Constituição de 1988 incorporou a expressão “pessoa portadora de deficiência” em diversos dos seus enunciados, como por exemplo no artigo 7º, XXXI, com o entendimento de que a pessoa vinha antes da deficiência. Na década de 2000,

a expressão pessoa com deficiência passou a ser utilizada, sendo adotada em 2006 pela ONU, na Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, trazendo em seu preâmbulo a compreensão da importância de o termo pessoa ser colocado em primeiro lugar (FEIJÓ, 2002).

Por versar sobre direitos humanos e ser aprovado em ambas as Casas do Congresso Nacional, o Tratado Multilateral previsto na Convenção pôde ser assinado e ratificado pelo Brasil, passando a ter o status de Emenda Constitucional por força do §3º, do art. 5º da Carta de 1988.

Com o objetivo de dar efetividade à Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, foi instituída em 2015, pela Lei nº 13.146, a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, também conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência, trazendo importantes avanços no Brasil (ALMEIDA, 2020). A referida Lei assegura e promove direitos fundamentais, condições de igualdade, exercícios dos direitos e das liberdades fundamentais das Pessoas com Deficiência. A LBI é uma das leis voltada para as Pessoas com Deficiência mais ampla presente no ordenamento jurídico brasileiro, podendo ser dividida no tratamento dos direitos fundamentais das pessoas com deficiência, como educação, transporte e saúde; garantia do acesso à informação e a comunicação e na punição para descumprimento da Lei.

Como foi exposto, as conquistas das pessoas com deficiência são fruto de muitas lutas dos movimentos sociais, conquistando não só a consolidação dos seus direitos e garantias, como também uma evolução conceitual, que pode ser abarcada não só na Constituição Brasileira como também em diversas outras leis.

O CONTEXTO DA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE NA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA

A Lei 5296/2004, art. 8º, conceitua acessibilidade como sendo a condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida (BRASIL, 2004).

A falta de acessibilidade é um desafio para uma pessoa com deficiência, imposto por uma sociedade que ainda categoriza os corpos a um único tipo de uso e acesso aos espaços. Ao encontrar um ambiente sem acessibilidade, as pessoas com deficiência ficam impedidas ou são limitadas de exercerem o direito de ir e vir, interferindo em diversos outros direitos constitucionais, como educação, saúde, mercado de trabalho, transporte e moradia. A autonomia individual, a independência das pessoas, a plena e efetiva participação e inclusão na sociedade, a igualdade de oportunidades e a acessibilidade também são princípios previstos expressamente no artigo 3º da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência.

Referente a mobilidade urbana, para haver acessibilidade é necessário que haja uma boa infraestrutura, ou seja, ambientes que facilitem o deslocamento em uma cidade. Embora correlacionadas, a mobilidade e a acessibilidade são distintas, segundo Magalhães (2013), podemos entender mobilidade como:

Etimologicamente, o termo "mobilidade" deriva do latim, *mobilitas(átis)*, que por sua vez deriva de *mobilis(e)* que significa móvel (que pode se mover). Neste sentido, que domina o senso comum, mobilidade é entendida como a característica do que é móvel, do que tem a capacidade de se deslocar. Assim, é a própria capacidade de mudança, de deslocamento, capacidade esta própria de uma entidade. (MAGALHÃES, 2013).

Ainda sobre a relação entre acessibilidade e mobilidade, Prado (1997) esclarece:

Acessibilidade implica edificações, mobiliário ou equipamentos urbanos configurados para que possam ser utilizados por qualquer pessoa, inclusive pelos portadores de deficiência, sendo essa utilização autônoma e segura. Por essa constatação, verifica-se que "acessibilidade e mobilidade estão diretamente relacionados e às vezes se confundem, pois ambas tratam do modo de se locomover no espaço urbano pelas pessoas" (PRADO et al., 1997, p. 2).

Segundo dados levantados pela Pesquisa Nacional de Saúde (PNS), no ano de 2019, cerca de 17,3 milhões de pessoas com 2 anos ou mais tinham algum tipo de deficiência. Apesar dos números substanciais, as pessoas com deficiência ainda possuem muitas dificuldades em se deslocar pelas cidades, pois raramente encontram ambientes adaptados. No ano de 2014, a Pesquisa de Informações Básicas Municipais (Munic) constatou que a maioria das prefeituras não promove políticas de acessibilidade, como lazer, turismo acessível, geração de trabalho e renda ou inclusão no mercado de trabalho.

No âmbito federal, com o objetivo de instruir e estabelecer normas e critérios para a acessibilidade, foi sancionada, em 19 de dezembro de 2000, a Lei Federal nº 1098, que prevê

em seu artigo 1º a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, citando a construção de edifícios e meios de transporte (BRASIL, 2000). Para regulamentar essa Lei, foi instituído o Decreto nº 5296, trazendo a aprovação de projetos arquitetônicos e urbanísticos acessíveis em seu artigo 2º, inciso I (BRASIL, 2004).

Em relação à Mobilidade Urbana, a Lei Federal 12.587/2000 instrumentalizou a efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, objetivando a integração e a melhoria da acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas no território do município. O artigo 25 reforça o comprometimento dos governos e sociedade para a implementação desta política, visando reduzir as desigualdades sociais e melhorar as condições urbanas de mobilidade e acessibilidade:

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços. (BRASIL, 2012).

Para regulamentar as questões de acessibilidade e conceder segurança e autonomia para as pessoas com deficiência, em 2015, entrou em validade as normas técnicas da ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas) NBR 9050, trazendo instruções e regramentos para acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, como calçadas, rampas, piso tátil e vagas reservadas às pessoas com deficiência, usando como base o desenho universal, que são ambientes desenvolvidos para que possa ser acessível a todos.

IX – desenho universal: concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade. (ABNT, 2015).

O desenho universal surgiu como uma solução e auxílio não só para pessoas com deficiência, mas também para ser capaz de trazer acessibilidade a todos. Um ambiente com os parâmetros do desenho universal é de grande importância para as pessoas com deficiência, pois permite que exerçam sua independência e autonomia, sem passar por limitações, constrangimentos ou dependa de auxílio para locomover.

De acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana bem como a Lei nº 12.587/2012, compete aos Estados a adoção de incentivos financeiros e fiscais que podem refletir na redução dos custos e no aumento da qualidade dos serviços de transporte público urbano. Com o objetivo de descentralizar a gestão e promover o maior envolvimento das localidades, o Estado pode delegar aos municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, por meio de consórcio público ou convênio de cooperação (BRASIL, 2013).

Pode ser observado que as leis e os decretos precisam de uma maior articulação e concretização entre os entes Federal, Estaduais e Municípios.

A consequência da desarticulação ou inexistência de políticas públicas de acessibilidade e mobilidade, priva a locomoção e atinge diversas áreas da vida, como, por exemplo, oportunidades de socialização, empregos, moradia, entre outros, afetando diretamente no emocional da pessoa com deficiência, pois, ao privar de adentrar o local, restringe a sua participação naquele ambiente, causando discriminação e seletividade.

Percebe-se a necessidade da implantação e do planejamento da gestão pública, captando recursos junto com o governo federal para que as condições de acessibilidade nas vias urbanas sejam efetivadas, pois só assim direitos fundamentais vão ser efetivados, sendo possível o acesso a condições básicas como cultura, lazer, transporte público, oportunidades e convívio social.

O MUNICÍPIO DE MONTES CLAROS: LEGISLAÇÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

O município de Montes Claros está situado no norte do estado de Minas Gerais, possuindo em 2021, sua área da unidade territorial de 3.589,811 km², sendo o sexto maior município do estado em população residente, com população estimada em 417.478 habitantes, segundo o sistema de informações do IBGE sobre os municípios e estados do Brasil (2021). A cidade de Montes Claros é considerada polo de desenvolvimento da região norte do estado, desempenhando um importante papel como centro urbano comercial, industrial e de prestação de serviços, exercendo notória influência sobre as demais cidades da região e do sul da Bahia.

Destaque nacional, segundo levantamento da entidade municipalista nacional dirigida exclusivamente por prefeitas e prefeitos em exercício dos seus mandatos, a Frente Nacional dos Prefeitos - FNP (2022), a cidade está entre os 50 maiores investimentos em saúde, possuindo uma ampla rede de hospitais, consultórios e clínicas médicas, além de laboratórios de que procedem aos mais diversos tipos de análises. Referente à Educação, estão presentes importantes centros universitários e faculdades, a sede da Universidade Estadual de Montes Claros (UNIMONTES), o *campi* da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e do Instituto Federal do Norte de Minas Gerais (IFNMG), contando ainda, com um vasto número de instituições na rede privada de ensino. (PREFEITURA DE MONTES CLAROS, 2020).

Após a delimitação territorial da pesquisa, passa-se a compreender as mobilizações da sociedade civil, políticas públicas e legislações do município para as pessoas com deficiência. Em relação à mobilização da sociedade civil, destaca-se a Associação dos Deficientes de Montes Claros (ADEMOC). Para maiores informações sobre a referida associação, foram solicitados, através de ligação telefônica, materiais que contribuíssem com este artigo científico. Foi disponibilizado por e-mail o último Plano de Ação elaborado em 2020, o qual é lido somente para os contribuintes na última reunião interna da Associação e disponibilizado para eventuais interessados. A ADEMOC foi fundada em 1986, é entidade civil com personalidade jurídica, sem fins lucrativos, de caráter beneficente e tem o objetivo de possibilitar a pessoas com deficiência e pessoas em situação de vulnerabilidade social: o acesso aos serviços de Proteção Social Básica, serviço de convivência e fortalecimento dos vínculos familiares e comunitários, a defesa e garantia dos seus direitos, a fim de estimulá-los no desenvolvimento de suas habilidades e potencialidades (PLANO DE AÇÃO ADEMOC, 2020).

De acordo com o mesmo plano, a ADEMOC conta com 32.073 usuários cadastrados (dados de 2020) e se mantém com recursos oriundos da sociedade e de parceiros governamentais e não governamentais. A associação conta com diretoria, equipe técnica composta por advogado, assistente social, psicólogo, profissionais da saúde e voluntários com diversas formações técnicas.

O trabalho desenvolvido pela instituição, com assessoramento por profissionais, possibilita às pessoas com deficiência o acesso à informação, orientação sociofamiliar, orientação sobre seus direitos sociais, educação e saúde, Benefício de Prestação Continuada

(BPC), participação nas atividades culturais e lazer, bem como o acesso a campanhas educativas. Há, também, o encaminhamento para o mercado de trabalho e, ainda, visitas domiciliares e realização de encontros mensais para comemoração dos aniversariantes do mês, confraternizações e socialização entre usuários, familiares e comunidade, o que contribui para melhoria na qualidade de vida, diminuição do isolamento e a exclusão (PLANO DE AÇÃO ADEMOC, 2020).

Com abrangência regional e municipal, a associação é importante não só para as pessoas com deficiência, mas também para pessoas idosas e em situação de vulnerabilidade social. No decorrer dos trabalhos da ADEMOC, foi observado no Plano de Ação da ADEMOC (2020) que, através dos seus serviços de convivência e fortalecimento dos vínculos familiares e comunitários, auxílio na defesa e garantia dos seus direitos, estimulando-os no desenvolvimento de suas habilidades e potencialidades, os usuários demonstram: mais facilidade em se expressarem, autoconfiança em buscar seus direitos, tomadas de decisões, elevação da autoestima, retomada de algumas atividades da vida social, que se encontravam esquecidas, como o esporte, cultura, educação e integração social.

No que diz respeito à legislação no município de Montes Claros sobre as pessoas com deficiência, cabe analisar o conteúdo protetivo e se há algum diálogo com a perspectiva da mobilidade para as pessoas com deficiência física.

No município de Montes Claros (MG), a primeira lei relacionada à acessibilidade e mobilidade urbana foi promulgada em 16/10/1988, por meio da Lei nº 2.637, criando nos estacionamentos rotativos pagos, vagas especiais exclusivamente para veículos dirigidos ou que conduzam pessoas com deficiência. Para estes fins, são consideradas pessoas com deficiência, pela lei em questão, aquela com incapacidade motora permanente nos membros superiores e inferiores, que a obrigasse a utilizar, temporariamente ou permanentemente, cadeira de rodas, aparelhagem ortopédica ou próteses, e aqueles com incapacidade motora decorrente de deficiência ou doença mental, ou seja, deficiências que acarretem uma dificuldade para a mobilidade individual. A identificação do condutor ou transporte de pessoa com deficiência se dá através do símbolo internacional de acesso, com o desenho de uma pessoa em cadeira de rodas, concedido pelo órgão de trânsito do município. Essa lei auxilia na mobilidade urbana das pessoas com deficiência, pois torna a locomoção pela cidade mais próxima e acessível. (BRASIL, 1998).

Posteriormente, em 05/04/1999, entrou em vigor a Lei nº 2.698 que dispõe sobre a obrigatoriedade de reserva das quatro primeiras cadeiras para as pessoas idosas, grávidas ou pessoa com deficiência. Para o cumprimento desta, as empresas concessionárias do serviço de transporte público coletivo urbano do município de Montes Claros foram obrigadas a afixar no interior dos ônibus, ao lado dos assentos, placas de informação contendo o aviso de reserva de poltronas. A lei em questão contribui para a acessibilidade aos serviços de transporte coletivo. (BRASIL, 1999).

Dias depois, em 20/04/1999, foi sancionada a Lei nº 2.704, que é de suma importância para a acessibilidade nas construções e adaptações de equipamentos destinados a atender pessoas com deficiências físicas.

Art. 1º – A aprovação de projetos e os licenciamentos para a construção de prédios destinados a hotéis, repartições públicas, prédios comerciais, galerias, hospitais, escolas, cinemas, teatros, templos, sedes de clubes sociais e outros congêneres somente serão concedidos pelo órgão municipal competente quando complementar as medidas de atendimento a pessoas portadoras de deficiências físicas, conforme o disposto nesta Lei. (Lei nº 2.704/99).

No art. 2º, a Lei nº 2.704/99 descreve que estes prédios deverão possuir rampas que facilitem o acesso das pessoas com deficiência. Nos artigos seguintes, a referida lei prevê as dimensões mínimas dos elevadores, de forma que seja compatível com a utilização de cadeira de rodas e, nos prédios de uso público, a instalação sanitária de uma unidade com acessibilidades para cadeira de rodas, como larguras de portas, barras paralelas para apoio e lavatório sem colunas, obedecendo aos padrões e medidas na NBR - 9050/85.

Já o art. 5º informa que a Prefeitura Municipal adotará medidas para que todos os passeios públicos da área urbana tenham meio-fio rebaixado, a fim de facilitar o trânsito de cadeiras de rodas ou pessoas com limitações físicas.

A Lei Nº. 3.580, que rege o Transporte Especial para Deficientes Físicos Cadeirantes e Pessoas com Mobilidade Limitada - TRANSPECIAL entrou em vigor em 9 de junho de 2006. O serviço transporta pessoas, semanalmente, que utilizam cadeiras de rodas, próteses ou que tenham permanentes restrições de mobilidade devido à dificuldade de usar um sistema de ônibus urbano convencional. De acordo com a Lei 3.580 e Decreto 2.305 em 12 de dezembro de 2006, os veículos utilizados estão equipados com Elevadores e ter auxiliares para embarque e desembarque de passageiros.

Assegurada pela Resolução 304/2008 do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, em 09/06/2009, foi sancionada a Lei nº 4.093, que dispõe sobre a reserva de vagas para deficientes, dessa vez, em estacionamentos públicos.

De acordo com o art. 1º da Lei nº 4.093/09, a prefeitura de Montes Claros estabeleceu a exigência de reserva de 2% (dois por cento) das vagas disponíveis em estacionamentos públicos para pessoas com deficiência. Para identificação é necessário a apresentação de credencial definida pela Resolução do CONTRAN e emitida pelo órgão de trânsito competente do Município.

A Lei ainda informa que as vagas em questão devem ser posicionadas em locais de fácil acesso e identificadas conforme modelo da Resolução, a fim de garantir maior comodidade e segurança para as pessoas com deficiência.

Em 31/08/2017 foi sancionada a Lei nº 4.994, que trata acerca do desembarque de pessoas com deficiência, usuárias do sistema de transporte coletivo. A Lei autoriza as pessoas com deficiência a optarem pelo lugar mais seguro e acessível para o desembarque, no horário de 22 horas às 5 horas do dia seguinte. Para efeitos desta Lei, são consideradas pessoas com deficiência aquelas que se enquadram nas categorias definidas pelo artigo 4º do Decreto nº 3.298/1999, alterado pelo artigo 70 do Decreto Federal nº 5.296/2004.

A Lei nº 5.372 de 13 de outubro de 2021 trata sobre a adequação e acessibilidade dos brinquedos infantis para pessoas com deficiência em eventos organizados ou patrocinados pelo poder público. As despesas decorrentes desta Lei ficam por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário. A adequação dos brinquedos permite a acessibilidade e socialização das crianças com deficiência.

Foi disponibilizado na sede do Arquivo da Câmara Municipal de Montes Claros - MG um dossiê com 28 Leis Municipais vigentes que regem sobre os direitos e deveres das pessoas com deficiência. Com início em 21/05/1986 e última criada em 20/04/2022, as leis abordam sobre os mais variados temas, como políticas de apoio, gratuidade e reserva de cadeiras em transporte coletivo, reserva de vaga em estacionamentos, instalação e adequação de telefones públicos, adaptação de equipamentos, atendimento prioritário, cotas de cargos e empregos etc.

É importante destacar que dentre essas leis, sete delas tratam sobre a acessibilidade e mobilidade para as Pessoas com Deficiência Física. A última lei com essa temática é de 13

de outubro de 2021 e trata sobre a adequação e acessibilidade dos brinquedos infantis para pessoas com deficiência. Este dossiê não se encontra disponível através do site da Prefeitura, pois foi elaborado por funcionários apenas para pesquisa. Assim, o dossiê foi disponibilizado como anexo no fim deste artigo.

Com base em todo exposto até aqui, nota-se que é dever das cidades se adaptarem as pessoas com deficiência, devendo inseri-las no contexto urbano. Apesar das diversas leis no Município no que tange à acessibilidade e mobilidade urbana, há muitas falhas em toda a cidade, de maneira que as pessoas com deficiência física enfrentam diversas dificuldades para se locomover na cidade, comprometendo a mobilidade urbana, o direito constitucional de ir e vir com segurança e autonomia e restringindo o Direito à cidade.

PERCEPÇÕES A PARTIR DA EXPERIÊNCIA NO MUNICÍPIO DE MONTES CLAROS: UMA PESSOA COM DEFICIÊNCIA MOTORA E O EXERCÍCIO DO DIREITO À CIDADE

O conceito de Direito à Cidade está intimamente ligado à acessibilidade e a mobilidade urbana, pois locomover pela cidade é também poder viver experiências e se apropriar dos espaços. Porém, muitas vezes esses espaços não são acessíveis, não só para as pessoas com deficiência, mas também para as pessoas com mobilidade reduzida.

Henry Lefebvre (1969), na obra *O Direito à Cidade*, conceitua o direito à cidade como:

No seio da sociedade (...) Certos direitos abrem caminho (...) Esses direitos mal reconhecidos tornam-se costumeiros antes de se inscreverem nos códigos formalizados. Mudariam a realidade se entrassem para a prática social: direito ao trabalho, a instrução, a educação, à saúde, à habitação, aos lazeres, à vida. Entre esses direitos em formação figura o direito à cidade (não à cidade arcaica mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos da vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno desses locais etc.).

Presente no artigo 5º da Constituição da República Federativa do Brasil, o direito de ir e vir está diretamente associada à acessibilidade, a qual possibilita o espaço de convivência e viver coletivo de forma igualitária. O direito de ir e vir traz consigo a condicionante de acessibilidade para as pessoas com deficiência, sendo que somente com a devida acessibilidade é possível usufruir desse direito.

Nas palavras de Leite e Piva (2019, p. 332), "sem os espaços adaptados, não se tem acessibilidade e, sem esta, não há direitos iguais, não há inclusão social". Dessa forma é

necessário que todos os ambientes sejam construídos de forma planejada, permitindo que as pessoas com deficiência possam exercer o seu direito à cidade e também o exercício da cidadania a partir de uma realidade urbana devidamente acessível.

A falta de acesso, permanência e utilização dos múltiplos espaços públicos comprometem o convívio humano e a integração social no espaço. A eliminação de barreiras na cidade possibilitaria ambientes mais saudáveis, qualidade de vida de forma igualitária e traria consigo a possibilidade de todos usufruírem do espaço público, exercendo seu direito à cidade e exercício da cidadania.

As percepções da acessibilidade no município de Montes Claros partem da minha experiência de vida como pessoa com deficiência locomotora. As experiências vividas e os desafios enfrentados para me locomover na cidade não são as mesmas de todas as pessoas com deficiência, mas a iniciativa de trazer minhas vivências tem por objetivo marcar o protagonismo das pessoas com deficiência nos debates sobre o espaço público. Durante muitos anos as pessoas com deficiência eram objetos de pesquisa, estavam na qualidade de estudadas. Embora essas pesquisas tenham relevância, as pessoas com deficiência precisam sair da condição de objetos para protagonistas das pesquisas que envolvem mobilidade, acesso e direito à cidade.

Apesar de ter nascido em Montes Claros, morei durante 17 anos em São João do Paraíso (MG) e retornei para Montes Claros a fim de estudar e me superar, criando independência e autonomia. Ciente das dificuldades para me locomover na cidade, realizei o meu cadastro no serviço do Transporte Especial – TRANSPECIAL (citado em tópico anterior).

Apesar de ter diversos laudos que comprovam e informam sobre a deficiência física que tenho, não fui aprovada para o serviço, o que me gerou diversos transtornos e limitações para minha locomoção na cidade. Após insistir diversas vezes, solicitei nova avaliação e perícia médica, sendo aprovada e iniciando meus estudos presenciais com o auxílio de transporte especial.

Em busca da área e curso desejado, iniciei um curso técnico presencial de informática, com a duração de seis meses. O prédio do curso se encontrava em uma avenida demasiadamente movimentada e perigosa, diariamente ia ao curso com o serviço do Transpecial, precisamente em uma van com elevador transportando seis estudantes, tanto o curso como o prédio encerravam as atividades às 22h10min.

Apesar do serviço de Transporte Especial ser uma conquista, os usuários sempre sofreram com a superlotação de usuários cadastrados e redução dos carros, o que conseqüentemente me fazia esperar o retorno do carro até 30 a 40 minutos do fim do curso, esperando na calçada de uma casa ao lado do prédio, vivenciando experiências perigosas e traumáticas envolvendo ladrões, bêbados e perseguições.

Durante este período, realizava sessões de fisioterapia em um bairro distante, onde também utilizava o Transpecial para o deslocamento. Apesar de ser necessário o prévio agendamento do local e horário para utilizar o serviço de transporte, isso não garantia que iriam buscar o usuário, pois questões como o número reduzido de veículos, atrasos por quebra de carros e elevadores atrapalhavam o andamento do serviço. Dessa forma, eu acabava faltando a sessões de fisioterapia por falta de condução ou, algumas vezes, não havia carro disponível para fazer o retorno para casa.

A incerteza da possível falta de condução e transporte muitas vezes se tornava um empecilho para a busca por um emprego. Os usuários do transporte, principalmente aqueles que só conseguem se locomover com uso do elevador, deixavam de ir as aulas, serviços de fisioterapia e demais compromissos fundamentais para o tratamento físico e para o convívio social.

Apesar disso, decidi aceitar uma oferta de trabalho próximo a minha casa, mas, por ser em horários de grande demanda do Transpecial, muitas vezes precisava pagar para ir ao trabalho. Quando iniciei, foi necessário informar para a gerente sobre o funcionamento do transporte, pois houve - e certamente haveria mais vezes - situações nas quais durante o trajeto de casa para o trabalho, o carro de transporte quebrava, atrasava ou mesmo agendado não iria me buscar (o que só saberia na hora de trabalhar). Essas situações já me prejudicaram não só em trabalho, mas como em fisioterapias, reuniões de trabalho, entrevistas de empregos, dentre outros.

Quando iniciei a graduação em Direito na Faculdade Santo Agostinho, solicitei agendamento prévio junto ao Transpecial. Entretanto, diversas vezes faltei às aulas, pois não havia carro para a locomoção. Nos primeiros períodos da faculdade, as minhas aulas eram no Shopping Montes Claros, e a administração do shopping não autorizava que o Transpecial entrasse para me deixar mais próximo da faculdade. Em razão disso, eu desembarcava no ponto de ônibus que não tinha calçada regular. A única rampa de entrada do Shopping era

inclinada, de forma que, apesar de ser uma rampa, não havia acessibilidade. O longo percurso que fazia da calçada até a faculdade gerava diariamente diversas dores e, conseqüentemente, a necessidade de tomar remédios.

Anos depois, estudando em outro endereço, mais distante de onde morava, fui impedida de utilizar o Transpecial para ir à faculdade, pelo argumento de que pela distância de onde morava, o retorno do carro à garagem extrapolava o horário de encerramento do serviço, sendo necessário pagar um transporte escolar privado.

Devido ao trajeto, não havia muitas opções de transporte e tive que utilizar um ônibus com degraus altos e que desembarcava em uma rua ao lado da faculdade, do outro lado da avenida, em horário movimentado. Eu precisava atravessar a avenida levando o material escolar nas mãos. Já no retorno e com dores pelo percurso e degraus, descia do ônibus um pouco antes de onde morava, sendo necessário andar 15 minutos até chegar em casa, bem como tomar remédios imediatamente, devido as dores.

No dia seguinte, com outro transporte escolar, diariamente, era necessário que me pegassem no colo para subir ao assento, pois o transporte não tinha alça para apoio e possuía degraus altos. Tal fato impossibilitava que subisse sozinha, o que gerava tamanho constrangimento. Da mesma forma, dentro da faculdade também era necessário que me pegassem no colo para desembarcar, o que também gerava dores, devido à altura e forma que subia ao assento.

No período de férias e feriados prolongados eu viajava de Montes Claros com destino a São João do Paraíso para visitar minha família. Ir para a rodoviária de Montes Claros era um desafio, pois tal local não possui acessibilidade, assim como o ônibus de viagem – que não tem nenhuma acessibilidade tanto para pessoas com deficiência como para pessoas com mobilidade reduzida, gestantes e idosos. Algumas vezes só encontrava passagens disponíveis em ônibus com dois andares e com vaga apenas na parte superior, sendo necessário que me pegassem no colo para subir as escadas. Devido a esse motivo, ficava impossibilitada de utilizar o banheiro do ônibus (que ficava no andar inferior) durante 5 horas de viagem. Ao retornar de viagem com mala, não encontrava acessibilidade ou alguém disposto a me ajudar a locomover na rodoviária, para não subir as escadas caminhava um pouco mais pela ladeira lateral de entrada, o que pela inclinação íngreme e relevo do piso já me levou a cair no caminho.

Apresentando dores constantes no quadril, recebi orientação médica para realizar exercícios na água e encontrei uma escola de natação na mesma rua onde morava. Entretanto, em razão das calçadas irregulares e buracos não conseguia ir sozinha, tendo que desistir de usufruir de algo que era próximo de minha casa.

Devido a distância, horários de aula da faculdade e disponibilidade do Transporte Especial, foi encontrada uma única escola de natação que se encaixava nas minhas possibilidades. Porém, ao chegar ao local, a única forma de entrada era por escadas, sem apoio de corrimão, mas, por necessidade física, continuei as aulas mesmo com dificuldades para entrar.

Há situações em que a falta de acessibilidade e mobilidade urbana me impedem de ir aos lugares da cidade ou até mesmo transitar pela rua, como por exemplo, uma loja em que a entrada possui degraus altos ou uma lanchonete sem acessibilidade. Dessa forma, antes mesmo de ir a certos locais é necessário informar sobre sua acessibilidade, sendo condicionada a possibilidade de ir ou não.

No decorrer do curso realizei alguns processos seletivos de estágio, alguns inclusive em órgãos públicos. Porém, ao passar pelas etapas de avaliação ou entrevista era informada que o local não havia acessibilidade, pois se encontrava em andar superior, apenas com escadas de acesso. Certa vez, fui contratada para um emprego na vaga de pessoa com deficiência, o que me causou tamanha felicidade, pois, após diversas vezes ser impossibilitada de usufruir oportunidades devido a acessibilidade, dessa vez iria trabalhar podendo contar com acessibilidade e mobilidade dentro do trabalho.

Entretanto, no primeiro dia de emprego fui informada de que, apesar da vaga ser para PCD, o acesso ao setor de trabalho era através de lances de escadas. Eu aceitei a vaga e subia as escadas mesmo sem facilidade para subir e sendo necessário parar para descansar. Por uma semana realizando este trajeto, retornava para casa com muitas dores devido ao esforço físico, decepcionada por não ser capaz de subir com facilidade e até fingindo para mim mesma que estava tudo bem, quando o meu físico e psicológico era afetado diariamente. Com o passar dos dias, tendo que subir e descer as escadas 4 vezes ao dia, tive fortes dores quando retornava para casa, não conseguindo me mexer na cama. Tudo isso me fazia chorar, não só pelas dores, mas por me dar conta que precisaria renunciar ao trabalho por falta de acessibilidade.

Muitas vezes, isto me fazia desanimar de procurar oportunidades de retorno financeiro e experiência no curso estudado. Outra vez, em uma oportunidade de emprego em uma empresa privada com vaga de emprego para PCD, fui pressionada a aceitar uma vaga que não era do meu interesse. O argumento da empresa contratante consistia em alegar que aquele era o último dia para contratar PCD e informar para o governo, sendo que, ao aceitar a vaga, estaria ajudando a empresa.

Devido aos estágios internos e atendimentos do NPJ (Núcleo de Prática Jurídica) da faculdade, mudei de endereço para um pensionato próximo à faculdade, visando ir em horários escalados sem auxílio de transporte, pois, assim, seria possível ir a pé. Porém, na primeira tentativa encontrei dificuldades, não pela distância, mas pelo trajeto com calçadas irregulares e buracos no caminho, o que novamente me levou à dependência do transporte.

Finalizando esse breve relato pessoal, eu como pessoa com deficiência, com poder de fala e representação, durante todos os anos da minha vida e experiência não só em Montes Claros, mas também em outras cidades, presenciei e sofri fisicamente e psicologicamente por lugares com falta de acessibilidade e mobilidade urbana, o que limitava o meu acesso a diversos lugares, causando uma exclusão de acesso a diversos locais e possibilidades de socialização.

Apesar de escrever o relato pessoal sobre o tema, sei que estes problemas não atingem só a mim, mas grande parte das pessoas com deficiência em Montes Claros (MG). Devido às barreiras urbanas que encontro no município, estas impedem e limitam o meu acesso aos recursos urbanos. Tais barreiras me separam, não só da possibilidade de inclusão social, mas de diversas oportunidades e experiências que são oferecidas pela cidade. Essa segregação já afetou também a minha saúde mental. Diversas vezes me condenava por não ser capaz de estar em certos lugares. Além disso, sentia vergonha ao imaginar a tentativa de entrar em lugares que não possuem acessibilidade, de modo que durante quase toda a minha estada no município evitava sair de casa, por medo de encarar a falta de acessibilidade em lugares diferentes.

Apesar das dificuldades, na medida da possibilidade, hoje procuro estar presente na cidade, mesmo sendo afetada pela ausência de acessibilidade e mobilidade urbana. Faço isso por estar ciente que a presença de pessoas com deficiência nos ambientes pode levar a seguinte mensagem e reflexão: também precisamos estar inclusos naquele ambiente e é

necessário a devida adaptação para que isso seja possível. Afinal, construir uma sociedade livre, justa e solidária é construir uma sociedade em que possamos nos colocar no lugar do próximo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A acessibilidade é um fator primordial para as pessoas com deficiência, sendo uma condicionante para mobilidade e impactando diretamente no exercício do direito à cidade. O planejamento e melhoria das condições de acessibilidade como o mobiliário, transportes, edificações e espaços, são fundamentais para assegurar autonomia e segurança para as pessoas com deficiência. A acessibilidade pode partir da previsão da lei, mas também é preciso partir de uma concepção menos hierarquizada dos corpos e das formas de ser e ocupar os espaços da cidade. A ideia de um corpo "certo", "ideal", "eficiente", exclui as múltiplas possibilidades e a ausência de espaços pensados para todos é reflexo desse controle e hierarquização dos corpos.

Este artigo partiu da necessidade de avaliar as leis municipais que regem sobre a acessibilidade e mobilidade urbana no município de Montes Claros (MG), bem como o impacto das leis e possíveis políticas públicas na vida das pessoas com deficiência. Por meio do relato pessoal, de quem vivencia a cidade como uma pessoa com deficiência motora, é possível afirmar que, apesar de o município possuir leis que asseguram a acessibilidade e mobilidade urbana, as políticas públicas ainda são pouco expressivas, sendo a cidade com pouca mobilidade, pois possui calçadas irregulares, ruas com buracos e tamanha dificuldade de locomoção autônoma pelo centro da cidade. O município de Montes Claros (MG) acaba não colocando em prática as normas técnicas e leis que garantem a acessibilidade das pessoas com deficiência, dificultando o direito à cidade.

Com isso, a hipótese do artigo, sendo ela o não cumprimento das leis que protegem as pessoas com deficiência no município, oferecendo condições de acessibilidade e mobilidade urbana, se confirmou. A acessibilidade nos espaços públicos para pessoas com deficiência em Montes Claros registra um índice de acessibilidade baixo, não cumprindo as normas técnicas e prejudicando a segurança e autonomia dessas pessoas.

Por meio do relato pessoal da vivência de uma pessoa com deficiência motora é possível afirmar que a cidade possui diversos tipos de barreiras que impedem a concretização da acessibilidade e mobilidade urbana pelas pessoas com deficiência, não materializando as legislações municipais. As leis precisam ser implementadas por meio de políticas públicas que criem espaços potencializadores para os diferentes corpos, estimulando a interação entre as pessoas que vivem à cidade e o meio externo. Os equipamentos públicos não podem ser dificultadores para que as pessoas com deficiência exerçam o seu direito à cidade, ou seja, a possibilidade de estarem e se fazerem presentes e visíveis, estabelecendo relações, laços, estratégias e usos nos espaços públicos.

REFERÊNCIAS

13.146, de 6 de jul. de 2015. **Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm; acesso em: 24 out. 2021.

ABNT (2004). NBR 9050. **Norma Brasileira de Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiência às Edificações, Espaço Mobiliário e Equipamentos Urbanos**. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas.

ALMEIDA, Ivan. **Entenda a Lei Brasileira de Inclusão**. Politize, 2020. Disponível em: <<https://www.politize.com.br/lei-brasileira-de-inclusao/>>. Acesso em: 30 out. 2021.

ÁREA DA UNIDADE TERRITORIAL: Área territorial brasileira 2021. Rio de Janeiro: IBGE, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/montes-claros/panorama>. Acesso em: 10 mar. 2022.

Assembleia Geral da ONU. (1948). **Declaração Universal dos Direitos Humanos (217 [III] A)**. Paris. Disponível em: <https://www.unicef.org/brazil/declaracao-universal-dos-direitos-humanos>>. Acesso em 02 nov. 2021.

BERGAMO, Regiane Banzatto. **Educação Especial** – Pesquisa e prática. Curitiba, Ibpex, 2010.

BRASIL, 2015, Lei n. 13.146, de 6 de jul. de 2015. **Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13146.htm; acesso em: 15 mar. 2022.

_____. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2016]. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm. Acesso em: 15 mar. 2022.

----- **Constituição (1967) Emenda Constitucional n.1, de 24 de janeiro de 1969**. Brasília, 1969. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Emendas/Emc_anterior1988/emc01-69.html. Acesso em 02 nov. 2021.

----- **Decreto Nº 5.296 de 02 de dezembro de 2004** – DOU de 03/12/2004.

www.planalto.gov.br/ccivil/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm>. Acesso em: 20 out. 2021

----- **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. DOU de 26.8.2009. Brasília: Presidência da República. Subchefia para Assuntos Jurídicos. 1967. Disponível em: <

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm >. Acesso em: 01 nov. 2021.

----- **LEI Nº 8.213 de 24 de julho de 1991**. Disponível em:

<http://www3.dataprev.gov.br/SISLEX/paginas/42/1991/8213.htm>. Acesso em: 01 nov. 2021

----- **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. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 20 dez. 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L10098.htm>. Acesso em: 01 nov. 2021.

----- **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf> Acesso em 05 nov. 2021.

----- **Constituição (1967) Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, 1967. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constitui%C3%A7ao67.htm>. Acesso em 03 nov. 2021.

DECRETO Nº 2.305, DE 12 DE DEZEMBRO DE 2006. REGULAMENTA A LEI Nº 3.580 DE 09 DE JUNHO DE 2006, QUE AUTORIZA O PODER EXECUTIVO MUNICIPAL A CRIAR CONDIÇÕES ESPECIAIS NO TRANSPORTE COLETIVO URBANO DESTA MUNICÍPIO, PARA ATENDER, COM ISENÇÃO DE TARIFA, OS DEFICIENTES FÍSICOS RESIDENTES EM MONTES CLAROS QUE UTILIZAM CADEIRAS DE RODA OU POSSUAM MOBILIDADE REDUZIDA PERMANENTE, COM A DENOMINAÇÃO DE "TRANSPORTE ESPECIAL PARA DEFICIENTES FÍSICOS CADEIRANTES - TRANSPECIAL. Disponível em:

extension://elhekieabhbkmcefcobjddigjcaadp/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2Fwww.montesclaros.mg.gov.br%2Fpublica_legais%2Fdecretos%2Fdecret_2006%2Fdez-06%2Fdecreto-2305-06.pdf&clen=173271&chunk=true. Acesso em: 15 mar. 2022.

DICHER, Marilu; TREVISAM, Elisaide. **A jornada histórica da pessoa com deficiência: inclusão como exercício do direito à dignidade da pessoa humana**. In: Congresso Nacional do Conselho Nacional De Pesquisa e Pós-Graduação Em Direito. 2014. Acesso em 1 nov. 2021.

FEIJÓ, Alessandro Rahbani Aragão. **Pessoa Portadora de Deficiência 2 - Direitos Humanos e Proteção Jurídica da Pessoa Portadora de Deficiência - Normas constitucionais de acesso a efetivação da cidadania à luz da Constituição Federal de 1988**. Série Legislação em Direitos Humanos. 1ª ed. Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos, 2002. Acesso em 1 nov. 2021.

FERNANDES, Sueli. **Fundamentos para educação especial**. Curitiba: 2. Ed. Ver. E atual. Ibpex, 2011, Série Fundamentos da Educação.

GUGEL, Maria Aparecida. **Pessoas com Deficiência e o Direito ao Trabalho**. Florianópolis: Obra Jurídica, 2007.

IBGE. **Perfil dos municípios brasileiros**. Pesquisa de informação básica municipais. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em www.ibge.gov.br. Acessado em 05 nov. 2021.

Institui, no âmbito no Ministério da Saúde, o Comitê Gestor da Pesquisa Nacional de Saúde (PNS). Diário Oficial da União 2011; 6 out. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Diretoria de Pesquisas.

MAGALHÃES, Marcos Thadeu Queiroz; ARAGÃO, Joaquim José Guilherme; YAMASHITA, Yaeko. **Definições formais de mobilidade e acessibilidade apoiadas na teoria de sistemas de Mario Bunge**. Paranoá: cadernos de arquitetura e urbanismo, n. 9, 2013.

MARANHÃO, Rosanne de Oliveira. **O portador de deficiência e o direito do trabalho**. São Paulo: LTR, 2005.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO SECRETARIA DE EDUCAÇÃO ESPECIAL. **Educação Especial: história, Etiologia, Conceitos e Legislação vigente**. Bauru, 2008. Disponível em: <http://www2.fc.unesp.br/educacaoespecial/material/livro2.pdf>. Acesso em 1 nov. 2021.

MONTES CLAROS, Associação dos Deficientes de. **Plano de ação 2020**. Material não disponibilizado online.

MONTES CLAROS, Câmara Municipal de. SAPL – **Sistema de Apoio ao Processo Legislativo**. Disponível em: <https://sapl.montesclaros.mg.leg.br/parlamentar/>. Acesso em: 15 mar. 2022.

MONTES CLAROS. **Lei Municipal Nº 2.637, DE 16 DE OUTUBRO DE 1998**. Dispõe sobre a reserva de vagas nos estacionamentos rotativos pagos, tipo área azul, para veículos dirigidos ou conduzindo pessoas portadoras de deficiência física e da outras providencias. Montes Claros, 2022. Disponível em:

https://portal.montesclaros.mg.gov.br/buscar?avancado=1&tipo_secao=39&termo=2.637&ano=&modalidade. Acesso em: 15 mar. 2022.

----- LEI Nº 2.704, DE 20 DE ABRIL DE 1999. "Dispõe sobre a construção e adaptação de equipamentos destinados a atender portadores de deficiências físicas". Montes Claros, 2022. Disponível em: <https://portal.montesclaros.mg.gov.br/lei/lei-n-2704-de-20-de-abril-de-1999>. Acesso em: 15 mar. 2022.

----- LEI Nº 2.698, DE 05 DE ABRIL DE 1999. Dispõe sobre a obrigatoriedade da reserva de cadeiras para idosos, grávidas ou deficientes, no transporte coletivo urbano do município e dá outras providências. Montes Claros, 2022. Disponível em: <https://portal.montesclaros.mg.gov.br/lei/lei-n-2698-de-05-de-abril-de-1999>. Acesso em: 15 mar. 2022.

----- LEI 3.580 DE 09 DE JUNHO DE 2006. Transporte Especial para Deficientes Físicos Cadeirantes e Pessoas com Mobilidade Reduzida - TRANSPICIAL. Disponível em: <https://www.mocbus.com.br/index.php/transpecial>. Acesso em: 15 mar. 2022.

----- LEI Nº 4.093, DE 09 DE JUNHO DE 2009. Dispõe sobre a reserva de vagas para deficientes, nos estacionamentos, assegurada pela resolução 304/2008 do CONTRAN. Montes Claros, 2022. Disponível em: <https://portal.montesclaros.mg.gov.br/lei/lei-n-4093-de-09-de-junho-de-2009>. Acesso em: 15 mar. 2022.

----- LEI 4.994, DE 31 DE AGOSTO DE 2017. Dispõe sobre o desembarque de pessoas com deficiência, usuários do sistema de transporte coletivo, e dá outras providências. Montes Claros, 2022. Disponível em: <https://portal.montesclaros.mg.gov.br/lei/lei-4994-de-31-de-agosto-de-2017>. Acesso em: 15 mar. 2022.

----- LEI 5.372, DE 13 DE OUTUBRO DE 2021. Dispõe sobre a necessidade de brinquedos adaptados ao uso por crianças com deficiência em eventos organizados ou patrocinados pelo poder público. Montes Claros, 2022. Disponível em: <https://portal.montesclaros.mg.gov.br/lei/lei-5372-de-13-de-outubro-de-2021>. Acesso em: 15 mar. 2022.

MONTES CLAROS, Prefeitura Municipal de. **Aspectos Gerais**. Disponível em: <https://portal.montesclaros.mg.gov.br/cidade/aspectos-gerais>. Acesso em: 10 mar. 2022.

----- Prefeitura Municipal de. Secretaria de Comunicação. **FRENTE NACIONAL DOS PREFEITOS** – Montes Claros se destaca em ranking nacional de gestão financeira. Disponível em: <https://portal.montesclaros.mg.gov.br/noticia/economia/frente-nacional-dos-prefeitos-montes-claros-se-destaca-em-ranking-nacional-de-gestao-financeira>. Acesso em: 10 mar. 2022.

POPULAÇÃO ESTIMADA: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Estimativas da população residente com data de referência 1o de julho de 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/montes-claros/panorama>. Acesso em: 10 mar. 2022.

BRITO, M; MIRANDA, L. D.

Acessibilidade e mobilidade urbana das pessoas com deficiência: percepções a partir de estudo de caso no município de Montes Claros (MG)

PRADO, A. R. de A. **Ambientes Acessíveis**. Artigo publicado no documento sobre o Primeiro Seminário Nacional "A Pessoa Portadora de Deficiência no Mundo do Trabalho", CORDE, 1997. Disponível em: <<http://www.entreamigos.com.br/>>. Acesso em: 20 nov. 2021.

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA -SEMOB. PlanMob: Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2007.