

DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E ACESSIBILIDADE URBANA EM ANÁPOLIS/GO: DESAFIOS E PERSPECTIVAS

Janaina Alves Lisboa¹
Thiago Araújo Rodrigues²
Bruna Felipe de Araújo Oliveira³

RESUMO

O presente trabalho analisa os direitos das pessoas com deficiência e a acessibilidade urbana no município de Anápolis/GO, com ênfase nos desafios enfrentados para a concretização de uma mobilidade urbana inclusiva, sendo que a problemática da pesquisa consiste em investigar em que medida as políticas públicas de acessibilidade urbana implementadas em Anápolis têm sido efetivadas para promover a inclusão social e assegurar às pessoas com deficiência o pleno exercício do direito à cidade. O objetivo geral consiste em examinar a efetividade dessas políticas públicas, considerando o marco normativo nacional, internacional e municipal, bem como as barreiras concretas que dificultam o deslocamento e o acesso aos espaços públicos. Metodologicamente, trata-se de pesquisa qualitativa, de caráter bibliográfico e documental, desenvolvida a partir da análise de legislação, doutrina, instrumentos normativos municipais e bibliografia sobre mobilidade urbana e inclusão social. O estudo evidencia que, embora Anápolis disponha de instrumentos normativos relevantes, como a Lei Complementar nº 349 de 2016, o Plano Diretor e legislações municipais específicas, persistem obstáculos significativos, tais como calçadas irregulares, deficiência na acessibilidade do transporte coletivo, barreiras comunicacionais, insuficiência de fiscalização e limitações na integração entre planejamento urbano e políticas públicas inclusivas. Conclui-se que a efetivação do direito à acessibilidade exige atuação articulada entre poder público e sociedade civil, com planejamento urbano responsável, investimento contínuo, fiscalização normativa e participação social, a fim de assegurar às pessoas com deficiência o pleno exercício do direito à cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Acessibilidade urbana. Políticas públicas. Inclusão. Mobilidade. Anápolis.

INTRODUÇÃO

A acessibilidade urbana constitui tema central no debate contemporâneo sobre direitos humanos, inclusão social e efetivação da cidadania, especialmente em cidades nas quais o exercício de direitos fundamentais depende diretamente da possibilidade de circulação segura, autônoma e digna pelos espaços públicos. Para as pessoas com deficiência, a acessibilidade não representa mera adaptação física do ambiente, mas condição indispensável para o acesso à educação, ao trabalho, à saúde, ao lazer, ao transporte e à participação plena na vida social.

No plano jurídico, a proteção das pessoas com deficiência encontra fundamento na Constituição de 1988, especialmente nos princípios da dignidade da pessoa humana, da igualdade material e da promoção do bem de todos. Esse

¹Graduanda em Direito pela Faculdade Evangélica Raízes, Anápolis, Goiás, e-mail: lisboaaninha17@gmail.com

²Graduando em Direito pela Faculdade Evangélica Raízes, Anápolis, Goiás, e-mail: thiagocarmoimoveis@gmail.com

³Mestra pela Universidade Estadual de Goiás em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado, professora na Faculdade Evangélica Raízes, Anápolis, Goiás, brunafelipedocente@gmail.com

sistema protetivo foi significativamente fortalecido com a incorporação da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, com status constitucional, bem como pelo Decreto nº 5.296/2004, pela Lei nº 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, e pela Lei nº 13.146/2015, Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI), diplomas que consolidaram o dever jurídico do Estado de eliminar barreiras arquitetônicas, urbanísticas, comunicacionais e atitudinais.

Apesar da robustez do marco normativo nacional e internacional, a realidade urbana brasileira ainda apresenta inúmeros entraves à efetivação desses direitos. No município de Anápolis/GO, a problemática assume especial relevância diante da persistência de calçadas irregulares, limitações no transporte público, barreiras de comunicação, deficiência de fiscalização e insuficiente integração entre planejamento urbano e políticas públicas inclusivas, mesmo diante da existência de normas locais relevantes, como a Lei Complementar nº 349/2016, o Plano Diretor e legislações municipais específicas sobre acessibilidade.

Nesse cenário, o problema de pesquisa que orienta o presente estudo consiste em investigar em que medida as políticas públicas de acessibilidade urbana implementadas em Anápolis têm sido efetivas para promover a inclusão social e assegurar às pessoas com deficiência o pleno exercício do direito à cidade.

A hipótese adotada é a de que, embora o município disponha de base normativa relevante e de avanços institucionais pontuais, ainda persistem deficiências significativas na implementação, fiscalização e integração das políticas públicas de acessibilidade, o que mantém barreiras incompatíveis com os direitos assegurados pela ordem constitucional e infraconstitucional brasileira.

O objetivo geral da pesquisa é analisar a efetividade das políticas públicas de acessibilidade urbana em Anápolis/GO. Como objetivos específicos, pretende-se compreender a acessibilidade urbana em sua dimensão jurídica e social, examinar o marco normativo nacional, internacional e municipal aplicável ao tema, identificar as principais barreiras à inclusão das pessoas com deficiência e apontar perspectivas e propostas voltadas à construção de uma cidade mais inclusiva.

A metodologia adotada é qualitativa, de natureza bibliográfica e documental, desenvolvida a partir da análise de legislação, doutrina, instrumentos normativos municipais e bibliografia sobre mobilidade urbana e inclusão social. Tal percurso metodológico mostra-se adequado ao objeto investigado, pois permite examinar

criticamente a distância entre o modelo jurídico de proteção e a realidade concreta vivenciada no espaço urbano de Anápolis.

O primeiro tópico apresenta os fundamentos teóricos e jurídicos da acessibilidade urbana, evidenciando sua estreita relação com os direitos das pessoas com deficiência, com a dignidade da pessoa humana e com o pleno exercício da cidadania.

O segundo tópico examina as principais barreiras que dificultam a inclusão social, abrangendo obstáculos de natureza arquitetônica, urbanística, atitudinal, comunicacional, laboral e educacional.

O terceiro tópico dedica-se à análise específica do município de Anápolis/GO, com enfoque em seu marco normativo local, nos avanços já alcançados, nos desafios ainda existentes e nas perspectivas de aprimoramento das políticas públicas voltadas à promoção da acessibilidade e da inclusão.

Ao final, busca-se contribuir para o fortalecimento do debate acadêmico e institucional acerca da acessibilidade urbana como direito fundamental e como elemento indispensável à construção de cidades mais justas, democráticas e inclusivas.

1. ACESSIBILIDADE URBANA E INCLUSÃO SOCIAL

Neste tópico, é abordado o conceito de acessibilidade urbana e sua importância na inclusão social das pessoas com deficiência. A acessibilidade não se limita apenas a ajustes físicos no ambiente, mas engloba a condição necessária para garantir o pleno exercício da cidadania, permitindo que todos tenham igualdade de oportunidades na cidade. A discussão se estende à análise da dimensão jurídica da acessibilidade, destacando as normativas e legislações que fundamentam a garantia desse direito.

1.1 O conceito de acessibilidade urbana e sua dimensão jurídica

A acessibilidade urbana pode ser compreendida, em sua acepção mais ampla, como a condição que permite a qualquer pessoa, independentemente de suas características físicas, sensoriais, intelectuais ou motoras, circular, acessar e utilizar os espaços, equipamentos, serviços e sistemas de transporte da cidade com autonomia, segurança e dignidade. Trata-se, portanto, de muito mais do que a simples presença de rampas ou calçadas niveladas: a acessibilidade é uma qualidade

do espaço urbano que determina em que medida a cidade é, de fato, de todos.

Historicamente, a questão da mobilidade e do acesso das pessoas com deficiência ao espaço urbano foi tratada sob a ótica da caridade e da assistência, como um favor social prestado a uma minoria vulnerável, e não como obrigação do Estado e da sociedade. Essa visão, denominada modelo médico da deficiência, compreendia a limitação funcional como um problema do indivíduo a ser corrigido ou tolerado.

A virada paradigmática ocorre com a consolidação do modelo social da deficiência, que desloca o problema do indivíduo para o ambiente: a deficiência não está na pessoa, mas nas barreiras que a sociedade impõe a ela. Nesse sentido, Sasaki (2010, p. 45) destaca que: "A verdadeira inclusão ocorre quando a cidade se adapta às pessoas e não o inverso". Essa afirmação evidencia que a deficiência não reside no indivíduo, mas nas barreiras impostas pelo ambiente urbano."

No ordenamento jurídico brasileiro, a acessibilidade urbana adquiriu progressivamente o status de direito fundamental. Sua dimensão jurídica se manifesta em pelo menos três planos interligados: como direito individual, como obrigação do Estado e como diretriz do planejamento urbano. Toda pessoa com deficiência é titular do direito subjetivo à acessibilidade, podendo exigí-la judicialmente quando violada, conectando-se diretamente ao princípio da dignidade da pessoa humana previsto no artigo 1º, inciso III, da Constituição de 1988.

O poder público, nas esferas federal, estadual e municipal, tem o dever jurídico de garantir a acessibilidade na concepção, execução e manutenção de obras, espaços públicos, transportes e edifícios. Esse dever não é discricionário: trata-se de uma obrigação vinculante, cuja omissão configura ilicitude e pode ensejar responsabilização. Como observa Côrrea (2017, p. 89): "A cidade acessível não é apenas um ideal jurídico, mas uma exigência prática para a promoção da igualdade, indicando que a acessibilidade deve ser entendida como requisito básico de justiça social".

A acessibilidade deve ainda ser incorporada desde a concepção dos projetos urbanísticos, e não como adaptação posterior. O princípio do desenho universal, presente na Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e na LBI (2015), determina que produtos, ambientes e serviços sejam projetados para ser utilizados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto especializado.

A dimensão jurídica da acessibilidade urbana não se esgota no direito de locomoção. Ela é condição de exercício de praticamente todos os demais direitos fundamentais: sem acessibilidade, a pessoa com deficiência não consegue chegar à escola, ao trabalho, ao hospital, ao fórum, ao mercado ou ao espaço de lazer. Conforme aponta Sarlet (2015, p. 147): "A acessibilidade é expressão concreta da dignidade humana, pois possibilita que a pessoa com deficiência exerça suas capacidades em igualdade de condições com as demais".

1.2 Marco normativo nacional e internacional

A construção do direito à acessibilidade urbana no Brasil é resultado de um processo histórico de acumulação normativa que se deu tanto no plano interno quanto no internacional. Compreender esse arcabouço jurídico é essencial para avaliar em que medida o município de Anápolis está ou não cumprindo suas obrigações legais.

O marco internacional mais relevante é a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência da ONU, adotada em 2006 e ratificada pelo Brasil em 2008 com status de emenda constitucional, o que lhe confere a mais alta hierarquia normativa do ordenamento jurídico brasileiro, equiparando-se à própria Constituição Federal. Em seu artigo 9º, a Convenção determina que os Estados assegurem às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades, ao ambiente físico, ao transporte, à informação e às comunicações, e a outros serviços e instalações abertos ao público (ONU, 2006). A Convenção estabelece ainda que a falta de acessibilidade constitui forma de discriminação, impondo ao poder público o dever de eliminar barreiras e promover as adaptações necessárias.

No plano nacional destaca-se a Constituição de 1988 que inaugurou o novo paradigma normativo ao consagrar, em seu artigo 1º, a dignidade da pessoa humana como fundamento do Estado Democrático de Direito, e ao garantir, no artigo 5º, o direito de locomoção e a igualdade de todos perante a lei. O artigo 227, parágrafo 2º, determina expressamente que a lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas com deficiência.

O Decreto nº 5.296 de 2004, regulamentando as Leis nº 10.048/2000 e nº 10.098/2000, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade, definindo conceitos fundamentais como barreiras arquitetônicas, comunicacionais e atitudinais, e fixando prazos e parâmetros técnicos para

adequação de espaços públicos, edificações, transportes e sistemas de comunicação. É o principal instrumento normativo de aplicação prática da acessibilidade no espaço urbano brasileiro.

A Lei nº 12.587 de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, tem como finalidade assegurar o acesso universal à cidade, promovendo a gestão e o planejamento do sistema de mobilidade urbana, pautando-se nos princípios da gestão democrática e do controle social, elementos essenciais para a construção de cidades mais inclusivas e acessíveis.

Por fim, a LBI consolidou e aprofundou garantias relativas ao acesso, à permanência, à participação e ao aprendizado das pessoas com deficiência em todos os níveis e aspectos da vida social, incluindo o espaço urbano. A LBI define em seu artigo 3º as barreiras como qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa com deficiência em igualdade de condições com as demais pessoas (Brasil, 2015).

1.3 Acessibilidade como expressão da dignidade humana e da cidadania

A acessibilidade urbana, para além de sua dimensão normativa e estrutural, deve ser compreendida como pressuposto essencial da cidadania urbana e da efetivação do direito à cidade. Não se trata apenas de garantir deslocamento físico, mas de assegurar às pessoas com deficiência a possibilidade real de participar da vida social, econômica, política e cultural do espaço urbano em igualdade de condições com os demais cidadãos.

A noção de direito à cidade, construída no âmbito dos estudos urbanísticos e incorporada progressivamente ao debate jurídico brasileiro, está diretamente associada ao usufruto equitativo dos espaços urbanos, dos serviços públicos, da mobilidade, do lazer, da educação, do trabalho e dos equipamentos coletivos. Nesse contexto, uma cidade inacessível não apenas limita a circulação, mas restringe a própria condição de pertencimento do indivíduo à vida urbana.

Quando a pessoa com deficiência encontra obstáculos para acessar escolas, hospitais, fóruns, terminais de transporte, praças, repartições públicas ou ambientes de trabalho, o que se compromete não é somente sua mobilidade, mas sua participação cidadã. A exclusão do espaço urbano converte-se, assim, em exclusão democrática, pois impede o exercício pleno dos direitos civis, sociais e políticos.

Nesse sentido, Marins (2019, p. 212) observa que “a acessibilidade somente se

concretiza quando existe integração entre planejamento urbano, políticas sociais e gestão participativa”, evidenciando que o direito à cidade exige mais do que adequações físicas: requer políticas públicas estruturadas, gestão democrática e escuta ativa das demandas das pessoas com deficiência.

A cidadania urbana pressupõe que todos os sujeitos possam usufruir da cidade de forma segura, autônoma e digna. Assim, a acessibilidade deve ser compreendida como condição material do direito à cidade, funcionando como instrumento de democratização do espaço urbano e de redução das desigualdades socioespaciais.

No contexto de Anápolis/GO, essa perspectiva revela-se especialmente relevante, pois a persistência de barreiras físicas, comunicacionais e atitudinais demonstra que ainda há distanciamento entre o direito formalmente assegurado e a vivência concreta da cidadania pelas pessoas com deficiência. A construção de uma cidade verdadeiramente inclusiva exige, portanto, que a acessibilidade seja incorporada como elemento estruturante do planejamento urbano e da gestão pública municipal.

A compreensão da acessibilidade urbana como direito fundamental, expressão da cidadania urbana e condição para o exercício do direito à cidade evidencia que a efetividade do sistema normativo depende da superação das barreiras concretas ainda presentes no espaço urbano.

Assim, uma vez estabelecidos os fundamentos jurídicos, principiológicos e sociais que sustentam a inclusão das pessoas com deficiência, torna-se necessário avançar para a análise dos obstáculos que, na prática, limitam a concretização desses direitos. Nesse contexto, o tópico seguinte dedica-se ao diagnóstico das principais barreiras arquitetônicas, urbanísticas, comunicacionais, atitudinais, educacionais e laborais que ainda comprometem a inclusão plena no ambiente urbano.

2. DIAGNÓSTICO DA INFRAESTRUTURA URBANA E DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

Neste tópico, é abordado o diagnóstico das principais barreiras arquitetônicas, urbanísticas, atitudinais e comunicacionais que ainda comprometem a acessibilidade e a inclusão das pessoas com deficiência no espaço urbano. A análise foca nos obstáculos concretos encontrados nas ruas, transportes e demais equipamentos urbanos, identificando as deficiências estruturais que dificultam a mobilidade e a participação social plena dessa população.

2.1 Barreiras arquitetônicas e urbanísticas

As barreiras arquitetônicas e urbanísticas constituem os obstáculos mais visíveis e mais frequentemente relatados pelas pessoas com deficiência no cotidiano das cidades brasileiras. Compreendidas como qualquer elemento físico que impeça ou dificulte a locomoção, o acesso e o uso de espaços e equipamentos urbanos, essas barreiras abrangem desde calçadas irregulares e ausência de rampas até edificações públicas sem elevadores e sistemas de transporte sem estrutura adaptada.

O Decreto nº 5.296 de 2004 define com precisão os critérios mínimos que os espaços públicos devem observar para assegurar a livre circulação de todos. No entanto, sua aplicação ainda é inadequada em diversas cidades brasileiras. Conforme observa Vasconcelos (2001, p. 33), "a mobilidade implica a disponibilidade de meios de transporte, não motorizados e pessoais (a pé e de bicicleta) ou motorizados (públicos ou privados), e toda a infraestrutura para realizar os deslocamentos", evidenciando que a mobilidade urbana plena depende de um conjunto integrado de condições físicas que frequentemente estão ausentes.

As cidades brasileiras, sobretudo as de grande e médio porte, enfrentam dificuldades estruturais históricas. O processo de urbanização acelerado e descontrolado resultou no crescimento das frotas de veículos, no agravamento dos congestionamentos e na deterioração das condições de deslocamento, sem que as políticas de infraestrutura urbana evoluíssem no mesmo ritmo. Como resultado, pedestres, ciclistas e usuários de transporte público, especialmente aqueles com deficiência, tornaram-se os mais prejudicados por um modelo urbano que historicamente priorizou o transporte motorizado individual.

No contexto de Anápolis/GO, esse quadro se reproduz de forma concreta. Muitas ruas da cidade ainda possuem calçadas irregulares, sem rebaixamento para cadeirantes e sem travessias em nível, o que limita a mobilidade e a autonomia de quem depende de recursos como cadeiras de rodas. O transporte público, por sua vez, não atende plenamente às exigências estabelecidas pelo Decreto nº 5.296/2004, comprometendo o deslocamento seguro de uma parcela significativa da população (Brasil, 2004).

A superação dessas barreiras exige que os projetos de infraestrutura urbana e espaços públicos adotem uma perspectiva inclusiva e acessível desde a sua concepção. Como aponta o Ministério das Cidades (2005), é essencial dar prioridade

ao transporte público coletivo, à racionalização dos investimentos públicos e à promoção da inclusão social como eixo central das políticas de mobilidade urbana.

2.2 Barreiras atitudinais e discriminação

Entre todos os obstáculos à inclusão das pessoas com deficiência, as barreiras atitudinais são as mais difíceis de identificar, mensurar e combater, justamente porque não se expressam em ausência de rampas ou falta de materiais, mas em gestos, palavras, silêncios e expectativas que atravessam o cotidiano de forma muitas vezes invisível.

A LBI (2015) define as barreiras atitudinais como atitudes ou comportamentos que impedem ou prejudicam a participação social das pessoas com deficiência em igualdade de condições com as demais. No contexto urbano, essas barreiras se manifestam de formas variadas: desde a resistência de comerciantes em realizar adaptações em seus estabelecimentos até a naturalização do desrespeito às vagas reservadas em estacionamentos e do descaso com as faixas de pedestres adaptadas.

Sasaki (2010) enfatiza que a inclusão não é alcançada apenas por meio de leis, mas por um processo constante de conscientização e transformação cultural, em que a sociedade deve ser educada para tratar as pessoas com deficiência com igualdade de direitos e dignidade. Atitudes discriminatórias, seja em espaços públicos, no mercado de trabalho ou em estabelecimentos comerciais, frequentemente contribuem para a marginalização social dessas pessoas.

A discriminação no cotidiano urbano raramente assume formas explícitas e facilmente denunciáveis. Ela opera, na maioria das vezes, de maneira difusa e normalizada: a recusa em ceder espaço em transportes coletivos, a falta de paciência no atendimento em serviços públicos, a ausência de comunicação acessível em espaços de uso comum. Essa discriminação velada é tão limitante quanto as barreiras físicas, e sua superação exige processos contínuos de formação, sensibilização e mudança cultural que envolvam toda a sociedade.

2.3 Barreiras comunicacionais

As barreiras à comunicação constituem um desafio significativo, sobretudo para indivíduos com deficiência auditiva e visual. A falta de sinalização apropriada, como placas em Braille, sistemas de áudio em semáforos e tecnologias assistivas em áreas

públicas, dificulta o acesso dessas pessoas a informações fundamentais para sua mobilidade e envolvimento completo na vida urbana.

Segundo a Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (2006), um dos direitos essenciais das pessoas com deficiência é o acesso à informação, e a ausência de ações que assegurem isso constitui uma violação desse direito. O artigo 9º da Convenção determina que os Estados adotem medidas para assegurar que as pessoas com deficiência tenham acesso a informações e comunicações, incluindo tecnologias de informação e comunicação.

No espaço urbano brasileiro, e especificamente em Anápolis/GO, as barreiras comunicacionais se manifestam na ausência de semáforos com sinal sonoro para pessoas com deficiência visual, na falta de sistemas de informação em Libras em espaços públicos, na carência de placas e sinalizações em Braille e na insuficiência de equipamentos de tecnologia assistiva nos transportes públicos. Essa realidade compromete de forma direta a autonomia e a segurança das pessoas com deficiência sensorial no ambiente urbano.

A superação das barreiras comunicacionais exige investimento em tecnologia, capacitação dos servidores públicos e elaboração de políticas específicas voltadas à comunicação acessível, não como ação isolada, mas como componente integrado ao planejamento urbano e às políticas de mobilidade.

2.4 Barreiras no trabalho e na educação

A inacessibilidade urbana não se restringe ao espaço das ruas e praças, ela se estende aos locais de trabalho e às instituições de ensino, comprometendo o exercício de direitos fundamentais que vão muito além da mobilidade física.

No ambiente de trabalho, muitos estabelecimentos não proporcionam condições apropriadas para a inclusão de pessoas com deficiência, tanto pela falta de adaptações físicas nos espaços quanto pela ausência de políticas efetivas de inclusão no ambiente profissional. De acordo com Marins (2019), o planejamento urbano deve considerar as demandas dos trabalhadores com deficiência, criando locais de trabalho acessíveis e garantindo as condições necessárias para que esses indivíduos possam exercer suas atividades com autonomia e dignidade.

No contexto educacional, a estrutura física de muitas escolas não é adequada para atender alunos com deficiência: faltam rampas, banheiros adaptados, materiais didáticos acessíveis e sistemas de comunicação inclusivos. A LBI (2015) garante a

educação inclusiva, mas a efetivação plena dessa garantia ainda é um desafio. O planejamento urbano e as políticas públicas devem assegurar que as instituições de ensino, como escolas e universidades, estejam prontas para acolher todas as pessoas, sem distinção de limitações físicas.

Como afirma Kneib (2014), a mobilidade urbana e a acessibilidade são essenciais para criar cidades mais inclusivas que atendam às necessidades de todas as pessoas, independentemente de suas condições físicas. A inacessibilidade nas instituições de trabalho e de ensino não é, portanto, um problema setorial, ela é reflexo direto de um modelo de planejamento urbano que ainda não incorporou plenamente a perspectiva da inclusão como valor central.

O diagnóstico das múltiplas barreiras à inclusão das pessoas com deficiência demonstra que a problemática da acessibilidade urbana transcende a dimensão física, alcançando aspectos estruturais, sociais, comunicacionais e institucionais. A partir dessa constatação, impõe-se examinar de que forma tais obstáculos se manifestam no contexto específico do município de Anápolis/GO, bem como verificar se as políticas públicas locais, o planejamento urbano e os instrumentos normativos municipais têm sido suficientes para enfrentar essas limitações.

Nessa perspectiva, o tópico seguinte direciona a análise para a realidade anapolina, investigando os avanços, os desafios persistentes e as possibilidades de aprimoramento das políticas públicas de acessibilidade.

3. POLÍTICAS PÚBLICAS VOLTADAS ÀS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS/GO

Neste tópico, é abordado o conjunto de políticas públicas voltadas à inclusão das pessoas com deficiência no município de Anápolis/GO. A análise abrange os marcos normativos municipais, destacando as leis e planos que orientam a implementação de medidas para garantir a acessibilidade urbana. Também são discutidos os avanços concretos, os desafios persistentes e as perspectivas para a melhoria da infraestrutura e das políticas públicas de acessibilidade no município.

3.1 O marco normativo municipal de Anápolis

O município de Anápolis/GO dispõe de um conjunto de instrumentos normativos que, em consonância com a legislação federal, buscam orientar a gestão urbana na direção da acessibilidade e da inclusão. Compreender esse arcabouço

normativo local é fundamental para avaliar em que medida a cidade tem cumprido suas obrigações legais e em que pontos ainda persistem lacunas significativas.

O principal instrumento de planejamento urbano do município é a Lei Complementar nº 349, de 7 de julho de 2016, que institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Anápolis, em conformidade com o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) e com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012). Entre seus objetivos, a lei estabelece a priorização do transporte público coletivo com as devidas adaptações, a oferta de equipamentos urbanos e comunitários acessíveis, e a prestação eficiente e eficaz de serviços públicos voltados às necessidades das minorias, respeitando as características locais e promovendo a igualdade de oportunidades para todos os cidadãos (Anápolis, 2016).

O Plano Diretor de Anápolis (PDPA 2014-2024) é outro instrumento essencial, que define as diretrizes gerais para o desenvolvimento urbano do município. A inclusão do PDPA como ferramenta de planejamento reflete o compromisso formal da cidade em integrar a acessibilidade no planejamento das futuras obras e infraestruturas urbanas, assegurando que futuros projetos já nasçam com critérios inclusivos incorporados (Anápolis, 2014).

Entre os marcos legislativos mais recentes, destaca-se a Lei nº 4.145, de 17 de agosto de 2021, que estabelece a adequação obrigatória dos caixas e guichês em estabelecimentos públicos e privados do município, a fim de facilitar o atendimento de pessoas com deficiência que utilizam cadeiras de rodas (Anápolis, 2021). Mais recentemente, a Lei nº 4.487, de 25 de agosto de 2025, dispôs sobre a adequação da comunicação visual para inclusão do novo símbolo internacional de acessibilidade no município (Anápolis, 2025).

Esse conjunto normativo demonstra que Anápolis possui uma base legal relevante e alinhada às diretrizes nacionais de acessibilidade. No entanto, como se verá nos subtópicos seguintes, a existência de leis não garante por si só a sua efetivação — e é justamente nessa distância entre o texto normativo e a realidade urbana que residem os principais desafios do município.

3.2 Avanços concretos na acessibilidade urbana de Anápolis

Apesar dos desafios ainda persistentes, é necessário reconhecer os avanços que Anápolis tem alcançado no campo da acessibilidade urbana nas últimas décadas.

Esses progressos, ainda que insuficientes para garantir a inclusão plena, representam conquistas importantes que apontam para uma trajetória de melhoria.

No plano normativo, como destacado no subtópico anterior, o município construiu um arcabouço legal relevante, com destaque para a Lei Complementar nº 349/2016 e para as leis municipais mais recentes que tratam de aspectos específicos da acessibilidade. A aprovação dessas legislações representa, por si só, um avanço no reconhecimento formal do direito à acessibilidade como dever do poder público municipal.

No plano do planejamento urbano, a incorporação da acessibilidade como diretriz no Plano Diretor e no Plano de Desenvolvimento Participativo de Anápolis (PDPA) é um indicativo de que a agenda da inclusão passou a integrar, ao menos formalmente, as decisões sobre o desenvolvimento da cidade. O PDPA, em especial, ao prever a participação social no planejamento urbano, abre espaço para que as demandas das pessoas com deficiência sejam incorporadas às decisões sobre infraestrutura e mobilidade.

Há também registros de obras e intervenções pontuais de acessibilidade em vias e espaços públicos da cidade, rebaixamento de calçadas em algumas regiões centrais, adequação de alguns pontos de ônibus e a sinalização de vagas reservadas em estacionamentos públicos. Embora essas ações não sejam suficientes para transformar Anápolis em uma cidade plenamente acessível, elas indicam a existência de algum movimento institucional em direção à inclusão.

Esses avanços, contudo, precisam ser compreendidos com cautela. Como alertam Seabra et al. (2013), o debate sobre soluções para os problemas de deslocamento urbano só ganhou relevância no início do século XXI, e os progressos alcançados até agora são ainda incipientes diante da magnitude das necessidades. A efetivação plena do direito à acessibilidade exige muito mais do que ações pontuais: requer políticas públicas sistemáticas, financiamento consistente e monitoramento contínuo dos resultados.

3.3 Desafios persistentes: o que ainda precisa mudar em Anápolis?

Apesar dos avanços normativos e das iniciativas implementadas, Anápolis ainda enfrenta desafios significativos no que diz respeito à acessibilidade urbana. A distância entre o que a legislação determina e o que as pessoas com deficiência

efetivamente encontram nas ruas da cidade é o principal indicador de que há um longo caminho a percorrer.

Um dos obstáculos mais evidentes é a falta de uniformidade das calçadas e a infraestrutura inacessível que compromete o deslocamento seguro e autônomo das pessoas com deficiência. Muitas ruas da cidade ainda possuem calçadas irregulares, sem rebaixamento para cadeirantes e sem travessias em nível, contrariando frontalmente os direitos estabelecidos pela LBI e pelo Decreto nº 5.296/2004. Essa realidade é agravada pela ausência de fiscalização efetiva, que permite que novas obras e reformas se realizem sem observância dos critérios de acessibilidade.

O transporte público constitui outro ponto crítico no debate sobre mobilidade urbana inclusiva. Santos, Siqueira e Lima (2021) sustentam que as deficiências na mobilidade urbana e no transporte coletivo podem produzir exclusão social ao restringirem o acesso da população a serviços essenciais e aos espaços urbanos. No contexto de Anápolis, essa realidade pode ser observada na escassez de ônibus adaptados, na insuficiência de pontos acessíveis e nas deficiências das plataformas de embarque e desembarque, fatores que limitam a autonomia e a segurança das pessoas com deficiência.

A falta de integração entre as políticas públicas municipais também constitui um desafio relevante. Como afirma o Ministério das Cidades (2006), a separação entre as gestões de habitação, saneamento e mobilidade resulta em desperdício de recursos, ineficiência administrativa e perpetuação das desigualdades socioespaciais. Em Anápolis, essa fragmentação se manifesta na dificuldade de implementar ações integradas que articulem obras de infraestrutura, políticas de transporte e programas de conscientização social.

Por fim, a ausência de mecanismos eficazes de monitoramento e responsabilização compromete a efetividade das políticas existentes. Sem indicadores claros, metas definidas e prestação de contas regular sobre o cumprimento das normas de acessibilidade, o poder público municipal não tem como avaliar o impacto de suas ações nem identificar com precisão onde concentrar seus esforços e investimentos.

3.4 Perspectivas e propostas para uma Anápolis mais inclusiva

Diante do diagnóstico apresentado nos subtópicos anteriores, torna-se necessário apontar caminhos concretos para que Anápolis avance na construção de

uma cidade verdadeiramente acessível e inclusiva. As propostas a seguir não são ideais abstratos: são orientações baseadas nas boas práticas identificadas na literatura especializada e nas diretrizes estabelecidas pela legislação vigente.

Em primeiro lugar, é fundamental que o município priorize a padronização e a manutenção das calçadas, com a implementação efetiva das normas técnicas estabelecidas pela ABNT NBR 9050, que define os critérios de acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. A criação de um programa municipal de fiscalização e adequação das calçadas, com metas e prazos definidos, é condição necessária para que as obrigações legais sejam cumpridas de forma sistemática e não apenas pontual.

No que se refere ao transporte público, é urgente que Anápolis invista na qualificação da frota de ônibus, priorizando a aquisição de veículos com plataformas de embarque acessíveis, e na adequação dos pontos de parada, com piso tátil, sinalização sonora e cobertura adequada. Como destaca Vasconcellos (2001), as políticas públicas de transporte urbano devem ser mais inclusivas para assegurar que o transporte coletivo seja uma alternativa viável para todos.

A participação social é outro elemento indispensável. Marins (2019) enfatiza que a acessibilidade somente se concretiza quando existe integração entre planejamento urbano, políticas sociais e gestão participativa. Nesse sentido, o município deve criar e fortalecer canais de escuta ativa das pessoas com deficiência e de suas organizações representativas, incorporando suas demandas ao processo de tomada de decisão sobre obras, serviços e políticas públicas.

A promoção de uma cultura de respeito à acessibilidade, por meio de campanhas de conscientização, formação de servidores públicos e educação para a diversidade nas escolas municipais, é igualmente essencial. Como aponta Sasaki (2010), a inclusão é um processo constante de conscientização e transformação cultural, e o poder público tem um papel central na condução desse processo.

Por fim, é necessário que Anápolis estabeleça um sistema de monitoramento e avaliação das políticas de acessibilidade, com indicadores claros, metas mensuráveis e relatórios periódicos de prestação de contas. Somente com transparência e responsabilização será possível garantir que os avanços normativos conquistados se traduzam em melhorias concretas na vida das pessoas com deficiência que habitam, trabalham e circulam pela cidade.

CONCLUSÃO

O presente trabalho teve como tema central a análise dos direitos das pessoas com deficiência e a acessibilidade urbana em Anápolis/GO, abordando os desafios enfrentados por essa população e as perspectivas de melhoria na infraestrutura urbana para garantir sua plena inclusão social.

Ao longo da pesquisa, ficou evidente que o Brasil construiu, especialmente após a Constituição Federal de 1988, um dos arcabouços normativos mais robustos do mundo em matéria de acessibilidade e inclusão das pessoas com deficiência. A Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (2006), o Decreto nº 5.296/2004, a Lei nº 12.587/2012 e a Lei Brasileira de Inclusão (Lei nº 13.146/2015) formam um conjunto coerente e abrangente de garantias que, ao menos no plano formal, asseguram à pessoa com deficiência o direito à cidade em sua plenitude.

No âmbito municipal, Anápolis demonstrou esforços normativos relevantes, como a Lei Complementar nº 349/2016, o Plano Diretor, a Lei nº 4.145/2021 e a recente Lei nº 4.487/2025, que indicam um movimento de alinhamento às diretrizes nacionais. No entanto, a pesquisa confirmou a hipótese inicial de que existem deficiências significativas nas políticas públicas de acessibilidade e na infraestrutura urbana do município. Barreiras arquitetônicas, atitudinais e comunicacionais persistem e comprometem o cotidiano das pessoas com deficiência, revelando uma distância ainda considerável entre o direito formal e o direito efetivamente vivido.

A superação desse cenário exige uma atuação convergente e integrada: o Estado deve garantir o arcabouço legal, o financiamento consistente e a fiscalização efetiva; o poder público municipal deve traduzir as políticas em obras, serviços e programas concretos; e a sociedade civil deve continuar exercendo pressão, participando do planejamento urbano e exigindo o cumprimento dos direitos garantidos em lei. Como afirma Marins (2019), a acessibilidade somente se concretiza quando existe integração entre planejamento urbano, políticas sociais e gestão participativa.

A acessibilidade urbana não é um favor que o Estado presta às pessoas com deficiência, é uma obrigação constitucional e um imperativo de justiça social. Uma cidade verdadeiramente democrática é aquela que permite que todos os seus cidadãos circulem, participem e usufruam de seus espaços com autonomia e segurança. Anápolis tem os instrumentos normativos necessários; o desafio é fazer

com que esses instrumentos cheguem às calçadas, aos ônibus, às praças e à vida cotidiana de quem mais precisa dessa garantia.

REFERÊNCIAS

ANÁPOLIS. **Lei Complementar nº 349**, de 7 de julho de 2016. Política Municipal de Mobilidade Urbana. Diário Oficial do Município de Anápolis, Anápolis, GO, 7 jul. 2016. Disponível em: <https://www.anapolis.go.gov.br/>. Acesso em: 27 fev. 2026.

ANÁPOLIS. **Lei nº 4.145**, de 17 de agosto de 2021. Dispõe sobre a obrigatoriedade de adequação de caixas ou guichês em altura reduzida nos estabelecimentos privados do Município de Anápolis. Diário Oficial de Anápolis, 17 ago. 2021. Disponível em: <https://sapl.anapolis.go.leg.br/>. Acesso em: 26 mar. 2026.

ANÁPOLIS. **Lei nº 4.487**, de 25 de agosto de 2025. Dispõe sobre a adequação da comunicação visual para inclusão do novo símbolo internacional de acessibilidade no município de Anápolis. Diário Oficial de Anápolis, 29 ago. 2025. Disponível em: <https://dom.anapolis.go.gov.br/>. Acesso em: 26 mar. 2026.

ANÁPOLIS. **Plano Diretor de Anápolis – PDPA 2014-2024**. Prefeitura Municipal de Anápolis, 2014. Disponível em: <https://www.anapolis.go.gov.br/>. Acesso em: 27 fev. 2026.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília: Senado Federal, 1988. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/>. Acesso em: 25 nov. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 5.296**, de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nº 10.048/2000 e nº 10.098/2000, que estabelecem normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/>. Acesso em: 25 nov. 2025.

BRASIL. Estatuto da Cidade. **Lei nº 10.257**, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 189 da Constituição Federal. Brasília, 2001. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/>. Acesso em: 2 mar. 2026.

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Diário Oficial da União, Brasília, 2012. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 2 mar. 2026.

BRASIL. **Lei nº 13.146**, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Disponível em: <https://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 25 nov. 2025.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Mobilidade urbana: subsídios para uma gestão integrada**. SeMob – Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade Urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2005.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Curso de gestão da mobilidade urbana**. Brasília: Ministério das Cidades, 2006.

CÔRREA, Elisa. **Cidades Acessíveis: Inclusão e Mobilidade Urbana**. São Paulo: Saraiva, 2017.

KNEIB, E. C. **Projeto e cidade: centralidades e mobilidade urbana**. Goiânia: Gráfica UFG, 2014.

MARINS, Lívia. **Acessibilidade e Planejamento Urbano: Desafios para a Inclusão**. Rio de Janeiro: Forense, 2019.

ONU – Organização das Nações Unidas. **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência**. Nova Iorque, 2006. Disponível em: <https://www.un.org>. Acesso em: 27 nov. 2025.

SANTOS, Júlia Barros dos; SIQUEIRA, Graziana Donata Punzi de; LIMA, Josiane Palma. **Políticas públicas sobre mobilidade urbana e práticas para priorização de projetos: uma abordagem multicriterial**. Pesquisa, Sociedade e Desenvolvimento, [S. l.], v. 10, n. 9, p. e45710918188, 2021. DOI: 10.33448/rsd-

v10i9.18188. Disponível em: <https://rsdjournal.org/rsd/article/view/18188>. Acesso em: 14 abril 2026.

SARLET, Ingo Wolfgang. **Dignidade da Pessoa Humana e Direitos Fundamentais na Constituição Federal de 1988**. 12. ed. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2015.

SASSAKI, Romeu Kazumi. Inclusão: **Construindo uma Sociedade para Todos**. 8. ed. Rio de Janeiro: WVA, 2010.

SEABRA, L. O.; TACO, P. W. G.; DOMINGUEZ, E. M. **Sustentabilidade em transportes: do conceito às políticas públicas de mobilidade urbana**. Revista dos Transportes Públicos – ANTP, ano 35, p. 20, 2013.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2001.