

AS CIDADES E A INCLUSÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

Cacilda Bellose Sobreira¹

Glenda Rose Gonçalves Chaves²

RESUMO: O presente artigo tem como objeto uma análise a respeito das cidades e das pessoas com deficiência. Neste sentido, busca-se demonstrar o nascimento das cidades, a construção do espaço urbano e a necessidade de inclusão das pessoas que possuem alguma deficiência. De forma direta, procura-se analisar, como estudo de caso, a cidade de Belo Horizonte, a formação de seu espaço urbano e sua legislação, de modo a realizar uma reflexão em torno da inclusão.

PALAVRAS-CHAVE: Direito Constitucional; cidades; pessoas com deficiência; direito de igualdade.

ÁREA DE INTERESSE: Direito Constitucional.

1-A EVOLUÇÃO DAS CIDADES

À medida que o homem evolui, ampliam-se o seu espaço e o seu domínio sobre o meio. Com o domínio das técnicas, deixa de ser nômade e coletor e transforma-se em colhedor. Para sobreviver, reúne-se em comunidades, forma sociedades e cidades.

Dessa forma, podemos definir uma cidade como sendo o local onde ocorrem as grandes concentrações de pessoas, de serviços (hospitais, escolas, indústrias, comércio), sendo também, o local onde se encontram, direta ou indiretamente, os quatro setores da economia. De acordo com Roberto Corrêa (1995, p.5) a cidade representa "o lugar onde os investimentos de capital são maiores, seja em atividades localizadas na cidade, seja no próprio urbano, na produção da cidade. E mais: de ser o principal lugar dos conflitos sociais".

Várias são as interpretações no intuito de explicar o surgimento das cidades. Para os *evolucionistas*, o aparecimento das cidades está inscrito no processo evolutivo da própria humanidade, sendo um fenômeno quase natural. Os próprios progressos tecnológicos, a escrita e os avanços na organização social, aliados a um solo fértil e acesso a água permitem a vida urbana. Já para os *materialistas*, o excesso de produção no campo, somado a uma organização social que consolidasse uma relação de dominação de alguns habitantes sobre os outros, assegurando a transferência do excedente alimentar do campo para as cidades, permitiu a consolidação da própria cidade, que se constituiria de uma crescente desigualdade social. Por fim, os *culturalistas* entendiam que era o desenvolvimento de certas características culturais dos grupos humanos possibilitaria a vida urbana. (OLIVA, 1995).

As primeiras cidades surgiram na Mesopotâmia, na planície situada entre os rios Tigre e Eufrates (atual Iraque). Nas Américas, podemos apontar como as primeiras civilizações urbanas as dos

Maias e dos Astecas. De acordo com Jaime Oliva (1995), todas estas cidades possuíam características comuns, tais como: eram dirigidas por governos teocráticos; tinham espaços de trabalho e moradia para artesãos especializados que serviam as elites religiosas e militares; seus centros eram ocupados pelas elites e eram centros de inovação e elaboração de novos conhecimentos.

A cidade, independente dos ensejos que lhe permitem sua concepção, é dinâmica, modifica sua forma e sua estrutura de acordo com avanços tecnológicos, de acordo com progressos ou retrocessos econômicos. É o que verificamos, por exemplo, com a decadência dos grandes impérios, onde eles tiveram que se reorganizar em núcleos menores. Já na Idade Média, com o sistema de feudos, a vida econômica era baseada nas relações entre os senhores feudais e os servos, além de se estruturarem em torno da Igreja, no interior dos feudos, os servos e artesãos produziam tudo para a sua subsistência. Com a queda do feudalismo temos um avanço da expansão do comércio de longa distância, resgatando a importância das cidades como elos de ligação para as rotas comerciais.

A Revolução Industrial, em todas as suas fases, foi o marco principal para a modernização das cidades, modificando, inclusive, a ocupação do espaço e valorizando a própria cidade para o comércio interno e externo. É com a intensificação das indústrias e a modificação na produção - passou de manufatura para maquinofatura - que grandes contingentes populacionais se deslocaram para os centros urbanos, fenômeno chamado de êxodo rural. Mudaram-se, assim, os próprios hábitos das pessoas. A vida no campo exigia esforços que as atividades na cidade não exigiam.

A adaptação das pessoas ao novo estilo de vida não se deu de forma equilibrada. Foram necessários protestos e movimentos para que se adequassem as atividades urbanas às suas necessidades. Neste aspecto, muito se alterou até os dias atuais.

Se analisarmos as condições de trabalho do período conhecido como Primeira Revolução industrial, onde a tecnologia empregada era a máquina a vapor, veremos que as pessoas trabalhavam em condições insalubres, além de não existirem leis que os protegiam. Foi neste período que surgiram os primeiros protestos de operários.

Na Segunda Revolução Industrial, houve o implemento da utilização do carvão mineral, preponderando a produção de automóveis. Neste período, tivemos um maior investimento no setor logístico para auxiliar a própria utilização dos veículos fabricados, bem como agilizou-se a circulação de pessoas, mercadorias diversas e serviços.³

Já na Terceira Revolução Industrial, fase na qual nos encontramos, prevalece a utilização de tecnologia de ponta, com o uso de computadores em todos os setores.

Nas três fases *supra* elencadas, podemos verificar que as cidades são dinâmicas e se estruturam de acordo com a evolução das sociedades, evolução esta, atrelada à tecnologia. A própria forma como o ser humano se apropria da natureza varia de acordo com a tecnologia a ser empregada, satisfazendo sempre aos seus anseios e necessidades.⁴

Existem várias classificações para as cidades, cujo critério poderá ser vinculado à origem, à história, à importância econômica e política. Assim, de acordo com a origem, as cidades podem se classificar em: *cidades naturais*, aquelas que se originaram sem nenhum planejamento anterior, e *cidades planejadas*, que são aquelas constituídas a partir de um planejamento/projeto prévio. Como exemplo de cidades planejadas no Brasil, temos: Teresina, fundada em 1851; Aracaju, 1858; Belo Horizonte, 1898; Goiânia, 1937; Brasília, 1960; e Palmas, 1990.

De acordo com sua função ou principal atividade econômica, as cidades se classificam em: *Cidade Industrial* (Município que concentra um grande número de indústrias, tendo essa como a principal atividade geradora de receita), *Cidade Comercial* (o ponto forte da economia são as transações comerciais e a prestação de serviços), *Cidade Portuária* (as atividades são vinculadas à exportação e importação e abriga portos em plena área urbana), *Cidade Turística* (a principal atividade econômica é a indústria do turismo), *Cidade Religiosa* (atrai fiéis de diferentes religiões), *Cidade Histórica* (possui um grande acervo histórico, principalmente na arquitetura).⁵

Hoje, as cidades consolidam-se pela própria modernização do Estado (muitas capitais são equipadas com tecnologias modernas de comunicação e de transportes, assim, os fluxos de informação, de pessoas e de produtos passam pelas mesmas), pelas formas modernas de produção, pela necessidade de se intensificar as relações mundiais (globalização da economia), pela revolução

do consumo, pelo desenvolvimento de tecnologias urbanas (engenharia nas construções, transportes, pavimentação, comunicação, sistemas de água e esgotos encanados) e pelo desenvolvimento das tecnologias de comunicação.

A cidade também reflete diretamente os aspectos sociais e econômicos dos grupos que nela se inserem. Desta forma, temos bairros mais nobres e bairros mais pobres, condomínios fechados, bairros industriais e centro de negócios. É nela, pois, que vislumbramos o retrato da sociedade.

2 - AS CIDADES E AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

Toda cidade traça em si o perfil social, econômico e cultural da sociedade. Conseqüentemente, há a necessidade de uma boa infra-estrutura para que haja uma interligação entre os diversos setores sociais, interligação esta, que possibilitará a geração de renda. Como exemplos, podemos citar a parte logística, estrutura de transportes, ruas, asphaltamentos, iluminação, coletas de esgoto e lixo, fornecimento de água encanada, entre outros fatores que possibilitam uma boa inter-relação no meio.

Se locomover em uma cidade, dotada de vias e de transportes, a princípio, parece fácil. Entretanto, se formos analisar uma pessoa que apresente algum tipo de deficiência (físico, sensorial, mental) veremos que tal facilidade não se verifica, o que contrapõe ao previsto no art. 5º, XV, da CR/88, que garante o direito de ir, vir e permanecer, em todo o território nacional.

De acordo com o Decreto 3.956, de 08/10/2001 (Convenção Interamericana para Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência), em seu art. 1º, define deficiência como a "restrição física, mental ou sensorial, de natureza permanente ou transitória, que limite a capacidade de exercer uma ou mais atividades essenciais da vida diária, causada ou agravada pelo ambiente econômico e social."

No mesmo sentido, a recente Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência, aprovada pelo Decreto Legislativo 186/08, atual Decreto 6949/09, primeiro documento internacional de direitos humanos a ser considerado formalmente com *status* de norma constitucional, em face de sua aprovação em conformidade com o art. 5º, §3º, dispõe que: "Pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas." (art.1º).

Diante disso, a expressão a ser utilizada neste artigo será *pessoa com deficiência*, tendo em vista as conversas informais

com pessoas com necessidades especiais, que preferem a utilização do mesmo, e por entender também, concatenando com o princípio da dignidade da pessoa humana e dos direitos iminentes de cada um, ser este o melhor termo, uma vez que quem possua alguma deficiência é capaz de executar diversas tarefas, tendo, apenas, conforme a deficiência, a habilidade reduzida para alguma função.

Interpretando os dados apresentados pelo IBGE⁶, veremos que, de acordo com o Censo Demográfico de 2000, existem mais de 24.000.000 (vinte e quatro milhões) de pessoas que apresentam algum tipo de deficiência no Brasil e, logicamente, a cidade deve estar preparada para receber estas pessoas, de forma que possibilite a livre circulação destas, sem oferecer empecilhos para que as mesmas frequentem lugares e espaços que lhes permita uma formação para o mercado de trabalho ou até mesmo um livre acesso ao lazer e à cultura, ou seja, as políticas devem permitir a inclusão do deficiente em todos os aparatos sociais.

Infelizmente, as pessoas com deficiência encontram discriminação em todos os setores sociais. Para se modificar a situação de discriminação é preciso uma ampla educação/conscientização que acarrete mudanças de pensamentos e atitudes. Entretanto, tais modificações se dão em longo prazo e, para forçá-las, é necessário a criação de normas imperativas e de ações afirmativas.⁷

Para o combate a discriminação vários movimentos foram necessários. Podemos delimitar os anos 1980 como marco principal do início dos protestos realizados pelas pessoas com deficiência para se inserirem nas atividades sociais de maneira geral.

No início da década de 1980, ocorreram os primeiros movimentos reivindicatórios das pessoas com deficiência, o cerne dos movimentos era a eliminação das barreiras arquitetônicas, que dificultavam a locomoção e o acesso às pessoas com necessidades especiais aos diversos locais.

Em meados da década referida, o objetivo dos reclames era pela eliminação das barreiras atitudinais, ou seja, que tivessem campanhas que mobilizassem as pessoas de maneira geral, para que modificassem os pensamentos e atitudes, de forma a eliminar os preconceitos, dando oportunidades aos desiguais e um tratamento de acordo com as suas diferenças.

Já no início dos anos de 1990, as campanhas objetivavam a eliminação das barreiras de comunicação e de transporte, contemplando, neste momento, as outras deficiências que não só as motoras; visava-se a utilização dos diversos meios e técnicas que existem para possibilitar a livre circulação das pessoas com deficiência. Podemos citar a linguagem em braile, para os deficientes visuais, e a utilização de placas explicativas, para os deficientes auditivos.

Em meados dos anos 1990, surgiu a ideia do Desenho Uni-

versal, ou seja, a implantação de estruturas que atendam as características de todas as pessoas, que tenham ou não deficiência.⁸ No final de 90, a campanha foi pela acessibilidade de todos os portadores a tudo o que o cerca na sociedade e ao próprio Desenho Universal, garantindo-lhes a inserção ampla na sociedade.

Em 2000, as ações das campanhas eram direcionadas para fatos concretos, com a eliminação de obstáculos e a garantia efetiva de direito de ingresso, permanência e usufruto de todos os bens e serviços sociais.

Podemos observar que as campanhas e movimentos contemplaram todos os principais problemas enfrentados pelos deficientes, desde o combate a barreiras arquitetônicas, até o combate a barreiras atitudinais.

Porém, ao analisarmos a realidade de muitas cidades brasileiras, podemos, até os dias atuais, ainda ver falhas na concretização de direitos essenciais, muitos deles consagrados na Constituição da República de 1988 e em diversas leis e decretos. Citemos abaixo, como exemplo, o caso de Belo Horizonte/MG.

3 -A CIDADE DE BELO HORIZONTE E AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: INCLUSÃO?

Ao salientarmos as características da cidade de Belo Horizonte (cidade planejada), temos que, de acordo com estimativas de 2009, sua população é de 2.452.617 habitantes.⁹

A cidade de Belo Horizonte tem área de unidade territorial de 331 Km², com um dos maiores PIB-Produto Interno Bruto do Brasil, ficando em quinto lugar entre os Municípios brasileiros, segundo dados do IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.¹⁰

Além disso, Belo Horizonte tem uma série de legislações para atender os interesses locais do Município, conforme prescreve o art. 30, I, da CR/88, dentro da estrutura exigida por uma cidade grande, sendo que podemos destacar, como objeto deste estudo, a Lei 7.166, de 27 de agosto de 1996, que estabelece as normas e condições para o parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no Município de Belo Horizonte.

Segundo a presente Lei, o território do Município é dividido em zonas, conforme prescreve o art. 4º, e estas são diferenciadas de acordo com os potenciais de adensamento, além das demandas de preservação e proteção ambiental (art. 5º). Desta forma, temos:

Art. 5º - As zonas, diferenciadas segundo os potenciais de adensamento e as demandas de preservação e proteção ambiental, histórica, cultural, arqueológica ou paisagística, são as seguintes:

I - Zona de Preservação Ambiental - ZPAM -;

- II - Zona de Proteção - ZP -;
- III - Zona de Adensamento Restrito - ZAR -;
- IV - Zona de Adensamento Preferencial - ZAP -;
- V - Zona Central - ZC -;
- VI - Zona Adensada - ZA -;
- VII - Zona de Especial Interesse Social - ZEIS -;
- VIII - Zona de Grandes Equipamentos - ZE.

No art. 21, temos a porcentagem dos loteamentos que devem ser destinadas aos equipamentos urbanos. Vemos que a lei enfatiza os deslocamentos e livre circulação das pessoas:

Art. 21 - Nos loteamentos, é obrigatória a transferência ao Município de, no mínimo, 35% (trinta e cinco por cento) da gleba, para instalação de equipamentos urbanos e comunitários, sistema de circulação e espaços livres de uso público.

§ 1º - Equipamentos urbanos são os equipamentos públicos destinados a abastecimento de água, serviço de esgotos, energia elétrica, coleta de águas pluviais, rede telefônica e gás canalizado.

§ 2º - Equipamentos comunitários são os equipamentos públicos destinados a educação, saúde, cultura, lazer, segurança e similares.

§ 3º - Sistema de circulação são as vias necessárias ao tráfego de veículos e pedestres.

§ 4º - Espaços livres de uso público são as áreas verdes, as praças e os similares. (destaque nosso).

E, no capítulo IX, das Disposições Transitórias, temos:

Art. 10 - Enquanto inexistir legislação específica sobre o assunto, nos edifícios públicos devem ser reservadas vagas de estacionamento de veículos para uso de deficientes físicos, próximas ao acesso à edificação, com largura mínima de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros), na seguinte proporção em relação ao número mínimo de vagas exigido:

I - até 100 (cem) vagas, 1 (uma) por 25 (vinte e cinco) ou fração;

II - de 101 (cento e uma) a 300 (trezentas) vagas, 4 (quatro) pelas 100 (cem) primeiras, acrescidas de 1 (uma) para cada 50 (cinquenta) excedentes;

III - acima de 300 (trezentas) vagas, 8 (oito) pelas 300 (trezentas) primeiras, acrescidas de 1 (uma) para cada 100 (cem) excedentes.

Como podemos perceber, a cidade de Belo Horizonte, em sua Lei de Uso e Ocupação do Solo, prevê a acessibilidade para a livre locomoção das pessoas. Entretanto, nada dispõe em relação à pessoa com deficiência. Como exemplo, podemos citar a necessidade de rebaixamento de calçadas para cadeirantes, sinais sonoros para deficientes visuais, placas informativas para os surdos, telefones adaptados para mudos, informativos em braile, principalmente em pontos de ônibus, entre outros recursos que auxiliariam a inclusão de uma pessoa com deficiência.

Caberia ao Município legislar sobre a inclusão das pessoas com necessidades especiais, de maneira mais detalhada e específica, uma vez que o mesmo deve atender aos interesses locais, conforme art.30, da Constituição da República de 1988. Ao contrário do previsto constitucionalmente, a Lei belorizontina preocupa-se com ocupação do espaço urbano sem necessariamente incluir todos que fazem parte desse mesmo espaço, gerando uma marginalização social, onde o seguimento das pessoas com deficiência possui dificuldades para atuar no espaço.

A interação do homem com o meio, que se dá desde os primórdios da humanidade, só é eficaz quando o mesmo se utiliza de suas próprias técnicas para apropriação dos recursos naturais, de forma a melhorar a sua sobrevivência neste mesmo meio. Uma vez que esta interação é tolhida, cerceia-se este direito inerente.

A este respeito, torna-se preocupação da Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência, Decreto 6.949/09, a denominada mobilidade pessoal. Dentre uma série de direitos fundamentais garantidos às pessoas com deficiência, a presente Convenção aponta, no art. 20, a respeito da mobilidade pessoal, dirigindo ao Estado Parte a necessidade de adoção de medidas a garantir a livre circulação e a independência dessas pessoas no seu cotidiano, especialmente nas cidades, de modo à implementação de tecnologias e do uso de dispositivos e ajudas técnicas que venham possibilitar uma vida independente e com melhor qualidade a estes indivíduos.

Além disso, a presente Convenção dispõe no seu art. 19 a respeito de desenvolvimento de vida independente por parte da pessoa com deficiência e da necessidade de sua inclusão na comunidade. Para isso, torna-se necessário que o Estado assegure acesso aos serviços da comunidade, em igualdade de oportunidades, e serviços de apoio, com atendimento em domicílio ou em instituições residenciais ou a outros serviços comunitários de apoio.

Entendemos, diante destas previsões legais, que a legislação municipal deva se direcionar no sentido de possibilitar a inclusão deste grupo, de forma a, até mesmo, atender o previsto constitucionalmente: livre circulação, mobilidade pessoal, inclusão na comunidade, acesso à saúde, educação, lazer, dentre

outros, de forma a atender aos desiguais na medida de suas desigualdades.¹¹ Afinal, o Município é o ente mais próximo do cidadão e capaz de melhor organização e difusão destes direitos de maneira local.

Especialmente no que tange ao Município de Belo Horizonte, percebemos a necessidade de uma política pública mais efetiva, no sentido de se promover a verdadeira inclusão de todos os cidadãos, a fim de que eles possam usufruir melhor do espaço público e poder ter para com sua cidade o verdadeiro sentimento de pertencimento.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, André Nunes. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. *Revista Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, n. 10, maio/ago., 2003. Disponível em: <http://www.forumrio.uerj.br/documentos/revista_10/10-AndreAzevedo.pdf>. Acesso em: 20 abr. 2011.

BARROSO, Luis Roberto. *Curso de direito constitucional contemporâneo: os conceitos fundamentais e a construção do novo modelo*. 2.ed. São Paulo: Saraiva, 2011.

Belo Horizonte. Câmara Municipal. *Lei 7.166*, de 27 de agosto de 1996. Belo Horizonte: Imprensa Municipal.

BRASIL. Assembleia Nacional Constituinte. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília: Imprensa Nacional, D.O.U. 05 Out. 1988.

BRASIL. Congresso Nacional. *Decreto 6.949*, de 25 de agosto de 2009. Brasília: Imprensa Nacional, D.O.U. 09 Out. 2001.

BRASIL. Congresso Nacional. *Decreto 3.956*, de 08 de outubro de 2001. Brasília: Imprensa Nacional, Diário Oficial da União. 09 Out. 2001.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1995. 94 p.

CRUZ, Álvaro Ricardo de Souza. *Direito à diferença*. 2.ed. Belo Horizonte: Del Rey, 2005. 221 p.

IBGE. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 01 set 2010 e 01 ago. 2011.

OLIVA, Jaime. *Espaço e modernidade: temas da Geografia mundial*. São Paulo: Atual, 1995.

SANTOS, Boaventura de Sousa. *A crítica da razão indolente: contra o desperdício da experiência*. 5.ed. São Paulo: Cortez, 2005.

SILVA NETO, Manoel Jorge e. *Curso de direito constitucional*. 3.ed. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2008. 934 p.

TOURINHO, Adriana de Oliveira. *A influência das reformas urbanas pa-*

risienses no Rio de Janeiro dos anos 20. Anais das Jornadas de 2007. Programa de Pós-Graduação em História Social da UFRJ. Disponível em: <<http://revistadiscentepghis.files.wordpress.com/2009/05/adriana-tourinho-a-influencia-das-reformas-urbanas-parisienses-no-rio-de-janeiro-dos-anos-20.pdf>>. Acesso em: 20 abr. 2011.

(Endnotes)

1 Advogada. Professora de Geografia do estado de Minas Gerais. Bacharel em Geografia pela UFJF.

2 Professora titular de Direito Constitucional do Centro Universitário Newton Paiva. Coordenadora e professora do Curso de Especialização em Direito Público da PUC Minas Virtual. Mestre em Direito pela PUC Minas e Mestre em Estudos Literários pela UFMG. Advogada e licenciada em Letras pela UFMG.

3 Este momento histórico coincide com o denominado constitucionalismo clássico ou liberal, marcado pela formalização dos direitos individuais e da separação dos poderes. Do ponto de vista social, há forte exploração da mão de obra de trabalhadores, inclusive crianças, o que leva o desenvolvimento urbano e, em contrapartida, ao questionamento a respeito do próprio Estado liberal. Neste sentido: Manoel Jorge e Silva Neto (2008) e Boaventura de Sousa Santos (2005). Sobre o movimento constitucional *vide* também Luis Roberto Barroso (2011).

4 Neste percurso, não podemos deixar de citar uma importante reforma urbana ocorrida na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX, que demonstra a dinâmica mutacional das cidades. Maiores detalhes em: AZEVEDO, André Nunes. A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. *Revista Rio de Janeiro*, n. 10, maio-ago, 2003. Disponível em: http://www.forumrio.uerj.br/documentos/revista_10/10-AndreAzevedo.pdf. Acesso em 20/04/2011. Reforma esta inspirada na parisiense, conforme nos ensina: TOURINHO, Adriana de Oliveira. A influência das reformas urbanas parisienses no Rio de Janeiro dos anos 20. Anais das Jornadas de 2007. Programa de Pós-Graduação em História Social da UFRJ. Disponível em: <http://revistadiscentepghis.files.wordpress.com/2009/05/adriana-tourinho-a-influencia-das-reformas-urbanas-parisienses-no-rio-de-janeiro-dos-anos-20.pdf> Acesso em 20/04/2011.

5 Para ilustrar, podemos citar como exemplo de *Cidade Industrial* o Município de Contagem/MG; de *Cidade Portuária*, Santos/São Paulo, principal porto do Brasil e um dos principais da América Latina; como *Cidades Turísticas* citemos Rio de Janeiro/RJ e Salvador/BA; como *Cidade Religiosa*, podemos citar Aparecida/SP, onde fica o santuário de Nossa Senhora Aparecida; e como *Cidade Histórica*, Ouro Preto/MG.

6 IBGE. Censo Demográfico de 2000. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em: 01/09/2010.

7 Sobre direito à diferença e ações afirmativas: CRUZ, Alvaro Ricardo de Souza. **Direito à diferença**. 2.ed. Belo Horizonte: Del Rey, 2005.

8 Na definição legal, conforme a Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência, art. 2º: "Desenho universal" significa a concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados, na maior medida possível, por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico. O "desenho universal" não excluirá as ajudas técnicas para grupos específicos de pessoas com deficiência, quando necessárias.

9 IBGE disponível em : <http://www.ibge.gov.br> Acesso em 01/09/2010.

10 IBGE disponível em : <http://www.ibge.gov.br>. Acesso em 01/08/2011.

11A Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência, Decreto 6949/09, dispõe a acessibilidade das pessoas com deficiência, e da conseqüente necessidade do Estado tomar medidas a proporcionar esta acessibilidade. De forma expressa, verificamos a natureza dessas medidas no art. 9º: "Essas medidas, que incluirão a identificação e a eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade, serão aplicadas, entre outros, a: a) Edifícios, rodovias, meios de transporte e outras instalações internas e externas, inclusive escolas, residências, instalações médicas e local de trabalho; b) Informações, comunicações e outros serviços, inclusive serviços eletrônicos e serviços de emergência".