

“ACESSIBILIDADE DE FACHADA”: O PAPEL DA PERÍCIA NA IDENTIFICAÇÃO DE BARREIRAS QUE VIOLAM OS DIREITOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA (PCD).

Leticia da Silva Pedro^{1*}.

¹Faculdade de Medicina de São José do Rio Preto, São José do Rio Preto, São Paulo, Brasil.

*E-mail do autor principal: letciasilvapedro@gmail.com.

RESUMO: Introdução: A Pessoa com Deficiência enfrenta barreiras que impedem sua cidadania, fenômeno agravado pela “Acessibilidade de Fachada”, onde obras simulam conformidade, mas permanecem inoperantes. **Objetivo:** Analisar o papel da perícia na identificação e fiscalização de barreiras físicas que violam direitos fundamentais. **Metodologia:** Revisão de literatura exploratória e descritiva em bases de dados científicas e jurídicas. **Resultados e Discussão:** Os resultados demonstram que a sinalização formal não garante a mobilidade, revelando obstruções graves em vagas reservadas por comércios e eventos, o que induz o usuário ao risco de acidentes. **Conclusão:** Conclui-se que a perícia judicial, fundamentada na Engenharia Diagnóstica e instrumentos de precisão, é indispensável para desmascarar soluções paliativas e transformar irregularidades técnicas em provas jurídicas, garantindo que o espaço urbano promova a inclusão efetiva e a autonomia da pessoa com deficiência.

Palavras-chave: Acessibilidade; Autonomia; Engenharia Diagnóstica; Inclusão social; Pessoa com Deficiência.

ABSTRACT: Introduction: People with Disabilities face barriers that hinder their citizenship, a phenomenon worsened by "Facade Accessibility," in which works simulate compliance but remain inoperative. **Objective:** To analyze the role of expert examination in identifying and monitoring physical barriers that violate fundamental rights. **Methodology:** Exploratory and descriptive literature review using scientific and legal databases. **Results and Discussion:** The results demonstrate that formal signage does not guarantee mobility, revealing serious obstructions in reserved parking spaces caused by businesses and events, which expose users to accident risk. **Conclusion:** Judicial expert examination, grounded in Diagnostic Engineering and precision instruments, is indispensable for unmasking palliative solutions and transforming technical irregularities into legal evidence, ensuring that urban spaces promote effective inclusion and the autonomy of persons with disabilities.

Keywords: Accessibility; Autonomy; Diagnostic Engineering; Person with Disabilities; Social inclusion.

INTRODUÇÃO

A Constituição Federal de 1988 assegura os direitos básicos da Pessoa com Deficiência no Brasil, referente ao acesso à saúde, à educação, à mobilidade, ao trabalho, à previdência social e outros aspectos. Segundo o artigo 5º da Constituição Federal de 1988 todas as pessoas, sejam brasileiras ou estrangeiras, são iguais perante a lei, sem distinção de nenhuma natureza e com garantia do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade (Brasil, 1988).

O direito à mobilidade transcende a simples possibilidade de deslocamento físico; ele é, no ordenamento jurídico brasileiro, um pressuposto para o exercício de todos os demais direitos fundamentais. Sem mobilidade, o acesso à saúde, ao trabalho, à educação e ao lazer torna-se segregado ou inexistente (Brasil, 2015).

A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei Nº 13.146), caracteriza o indivíduo como Pessoa com Deficiência aquele que apresenta limitações duradouras (físicas, cognitivas ou sensoriais). A acessibilidade é forma de segurança e autonomia de diversos quesitos: de mobilidade, comunicação e funcionabilidade; visando a autonomia e independência das Pessoas com Deficiência,

em espaços públicos e privados de uso coletivo. As falhas de acessibilidade ou preconceitos no ambiente, resultam na exclusão de sua cidadania e impedem o acesso igualitário às oportunidades sociais (Brasil, 2015).

A Lei Nº 13.146 apresenta as condições de igualdade, exercício dos direitos e liberdade, permitindo sua inclusão social e cidadania, garantidos por lei. O artigo 3º demonstra como a acessibilidade é forma de segurança e autonomia de diversos quesitos: de mobilidade, comunicação e funcionabilidade; visando a autonomia e independência das Pessoas com Deficiência, em espaços públicos e privados de uso coletivo (Brasil, 2015).

A acessibilidade universal é uma forma de garantir acesso a um amplo espectro da população. São muitas barreiras que as pessoas com deficiência encontram diariamente, são constantemente invisibilizadas, silenciadas e seus direitos são desrespeitados, além da obstrução da autonomia (Passos et al., 2024).

A norma ABNT 9050 estabelece os critérios técnicos, básicos e obrigatórios durante a aplicação de um projeto, desde sua construção, instalação e adaptação, referente às condições de acessibilidade. Sob a ótica pericial, o desrespeito a esses parâmetros não configura apenas uma falha de engenharia, mas o descumprimento de uma obrigação legal de acessibilidade, tornando a obra passível de contestação judicial por vício material e violação do princípio do Desenho Universal (ABNT, 2020).

A Lei Brasileira de Inclusão (LBI) define o Desenho Universal como regra. Conceitua-se como Desenho Universal a padronização de ambientes e serviços de modo que atendam à totalidade da diversidade humana. A norma afasta a necessidade de 'projetos específicos' ou segregados, estabelecendo que a plena usabilidade deve ser alcançada de forma democrática e imediata, assegurando o acesso aos recursos de tecnologia assistiva sem criar distinções entre os usuários (Brasil, 2015; ABNT, 2020).

A análise pericial deve constatar se o espaço é simples e intuitivo, de fácil compreensão operacional, e se fornece informação perceptível por meio de sinalizações claras para pessoas com deficiências sensoriais, além de verificar a tolerância ao erro, que minimiza perigos em caso de ações acidentais. O laudo deve avaliar se o projeto exige baixo esforço físico para sua utilização e se oferece espaço adequado para aproximação e manobra, assegurando que a autonomia da Pessoa com Deficiência não seja comprometida por dimensões insuficientes ou designs meramente estéticos (ABNT, 2020; Maciel et al., 2025).

A execução incorreta de formas de acessibilidade não é apenas um erro estético, é uma negligência que gera responsabilidade civil e administrativa, discriminativa e prejudicial à Pessoa com Deficiência. O perito pode prevenir acidentes e buscar mais segurança a todos que utilizam as diversas formas de acessibilidade, obstruções e padrões irregulares são barreiras que induzem as pessoas ao erro, podendo causar acidentes graves. A perícia atua garantindo que o direito constitucional à mobilidade não seja violado por soluções paliativas.

O presente trabalho tem como objetivo analisar o papel fundamental da perícia judicial na identificação e fiscalização de barreiras físicas caracterizadas como "Acessibilidade de Fachada". Busca-se investigar como a atuação técnica do perito auxilia no efetivo cumprimento dos direitos fundamentais, garantindo a autonomia e a segurança da Pessoa com Deficiência (PcD) frente às irregularidades urbanas e arquitetônicas.

METODOLOGIA

Trata-se de uma revisão de literatura de caráter exploratório e descritivo, com abordagem qualitativa. A pesquisa bibliográfica foi realizada por meio das bases de dados BDJur (Biblioteca Digital Jurídica do Superior Tribunal de Justiça), Portal de Periódicos CAPES, PubMed Central e SciELO (Scientific Electronic Library Online), selecionadas pela relevância e abrangência na área temática.

A estratégia de busca foi estruturada a partir da combinação de descritores em português, tais como: “acessibilidade urbana”, “acessibilidade arquitetônica”, “pessoa com deficiência” e “laudo de acessibilidade”, podendo ser associados por operadores booleanos (AND/OR), a fim de ampliar a sensibilidade e especificidade dos resultados.

Foram adotados como critérios de inclusão: artigos científicos publicados nos últimos cinco anos, disponíveis na íntegra e que abordassem diretamente a temática da acessibilidade urbana. Como critérios de exclusão, consideraram-se estudos duplicados, incompletos, fora do recorte temporal estabelecido ou que não apresentassem aderência ao objetivo proposto.

A análise dos estudos selecionados foi realizada de forma qualitativa, por meio de leitura crítica e interpretativa, possibilitando a identificação e categorização dos principais achados relacionados à temática investigada.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Considerado o maior avanço legislativo da área, a LBI, também conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência, consolidou o "Modelo Social" de deficiência. O foco deixou de ser a limitação física do indivíduo e passou a ser a ineficiência do meio ambiente em acolhê-lo (Brasil, 2015).

Constata-se que, segundo o artigo 1º da Lei Brasileira de Inclusão (LBI - Lei 13.146/15), assegura-se e promove, em condições de igualdade, direitos e liberdades fundamentais de Pessoa com Deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania (Brasil, 2015).

O Artigo 3º, inciso I, da LBI, apresenta o conceito esclarecido de acessibilidade, como a condição e garantia da autonomia com segurança no uso de espaços urbanos e rurais, públicos e privados, o uso de tecnologias, acesso à informação e outros serviços, por Pessoas com Deficiência (Brasil, 2015).

O Artigo 3º, da LBI, define barreira como qualquer entrave que limite a liberdade de movimento. Ademais, o artigo 46, do Capítulo X, refere-se ao direito ao transporte e à mobilidade, dessa forma, a Pessoa com Deficiência deverá estar assegurado em igualdade com as demais pessoas, cabendo a identificação e eliminação de obstáculos e barreiras, permitindo seu acesso (Brasil, 2015).

Adicionalmente, o artigo 53, do Título III “Da Acessibilidade” e Capítulo I de “Disposições Gerais”, afirmam que a acessibilidade é um direito e que deve garantir que a pessoa com deficiência viva de forma independente e que possa exercer seus direitos de cidadania e de participação social (Brasil, 2015).

O direito à mobilidade transcende a simples possibilidade de deslocamento físico; ele é, no ordenamento jurídico brasileiro, um pressuposto para o exercício de todos os demais direitos fundamentais. Sem mobilidade, o acesso à saúde, ao trabalho, à educação e ao lazer torna-se segregado ou inexistente (Brasil, 2015).

A Lei Brasileira de Inclusão (LBI) estabelece que a acessibilidade é um direito destinado a proporcionar à pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a utilização de espaços com segurança e autonomia (Brasil, 2015).

A autonomia, sob a ótica da perícia, é o critério que diferencia uma obra acessível de uma "acessibilidade de fachada". Enquanto o cumprimento formal da norma pode entregar uma rampa, apenas o cumprimento material garante a autonomia. Se um cadeirante necessita do auxílio de terceiros para vencer uma rampa com inclinação inadequada (superior a 8,33%), o direito à autonomia foi violado, pois a liberdade de escolha e a independência foram suprimidas pela falha técnica do ambiente (Brasil, 2015).

Portanto, o perito judicial atua como um garantidor desse direito. Ao identificar barreiras disfarçadas, o laudo pericial evidencia que a falha de engenharia ou arquitetura não é um mero detalhe estético, mas uma barreira que anula a dignidade do indivíduo. A mobilidade é, portanto, o meio pelo qual a PcD deixa de ser um espectador passivo para se tornar um cidadão pleno, e a autonomia é a medida de sucesso de qualquer projeto de acessibilidade (Brasil, 2015).

A norma brasileira ABNT 9050 de 2020 torna público e instrutivo as formas de conceder acessibilidade a edificações, mobiliários, espaços e equipamentos urbanos (ABNT, 2020).

A acessibilidade universal é uma forma de garantir acesso a um amplo espectro da população. São muitas barreiras que as pessoas com deficiência encontram diariamente, são constantemente invisibilizadas, silenciadas e seus direitos são desrespeitados, além da obstrução da autonomia (Passos et al., 2024).

A maioria dos espaços públicos e privados efetua a acessibilidade física e oblitera as acessibilidades atitudinais e comunicacionais necessárias de acesso para outros tipos de deficiências (Passos et al., 2024).

Pesquisadores corroboram a tese de que a intervenção pericial é indispensável. Se a formação inicial de arquitetos, engenheiros e museólogos falha em integrar a acessibilidade cultural e física em suas estruturas curriculares, o laudo pericial assume um papel corretivo e pedagógico (Passos et al., 2024).

O perito judicial torna-se o agente que, fundamentado no rigor métrico da NBR 9050, desmascara a ineficiência de projetos executados por profissionais sem o devido treinamento acadêmico, garantindo que o direito constitucional à inclusão não seja mitigado pela imperícia técnica (ABNT, 2020).

A ABNT NBR 9050 foi desenvolvida pela Comissão de Estudo de Acessibilidade em Edificações no Comitê Brasileiro de Acessibilidade. Conforme a norma técnica, a acessibilidade não é opcional em áreas de uso comum e deve ser garantida em qualquer reforma ou ampliação. O perito, portanto, deve verificar se a autonomia e a segurança foram preservadas, já que a norma estabelece que o ambiente deve atender à maior quantidade possível de pessoas, independentemente de suas limitações funcionais (Brasil, 2015; ABNT, 2020).

A norma 9050 da ABNT permite maior abrangência e finalidade de acesso à Pessoa com Deficiência, estabelece critérios técnicos obrigatórios para projetos, construções e reformas, tanto em ambientes urbanos quanto rurais. Seu objetivo é garantir que o maior número possível de pessoas - independentemente de idade, estatura ou deficiência - possa utilizar os espaços com autonomia, independência e segurança (ABNT, 2020).

Ademais, a norma busca atender a diversidade de possíveis usuários, apresentando parâmetros que consideram diferentes condições de mobilidade e percepção, prevendo o uso de tecnologias assistivas como cadeiras de rodas, bengalas, próteses e sistemas de audição (ABNT, 2020).

Reconhece a obrigatoriedade dos segmentos dos parâmetros da ABNT NBR 9050, já que a acessibilidade é exigida por lei em todas as áreas de uso comum. Além disso, toda reforma ou ampliação é obrigada a se adequar integralmente aos termos da norma para ser considerada acessível (ABNT, 2020).

Em consequência, sob a ótica da Engenharia Diagnóstica, a norma 9050 da ABNT fornece o subsídio métrico para que o perito judicial constate a existência de barreiras que configuram a "acessibilidade de fachada" (ABNT, 2020).

De acordo com a norma 9050 da ABNT, os parâmetros antropométricos consideram dimensões referenciais, segundo cerca de 5% a 95% da população brasileira (ABNT, 2020).

As dimensões referenciais para deslocamento de pessoas em pé, considerando pessoas sem ou com uma variedade de apoios para sua mobilidade. A norma ainda considera as medidas referenciais considerando pessoas que utilizam cadeiras de rodas, com a classificação de vista frontal e lateral, com largura mínima (ABNT, 2020).

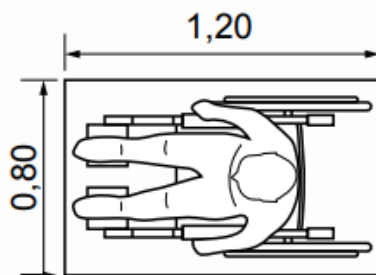
Observa-se que ponto central de qualquer análise pericial de acessibilidade é o Módulo de Referência (M.R.). O Módulo de Referência (figura 01) é como a projeção ocupada por uma pessoa utilizando cadeira de rodas, correspondendo a um retângulo de 0,80 m por 1,20 m no piso (ABNT, 2020).

Este parâmetro é fundamental para o perito, pois toda a rota acessível deve ser dimensionada para permitir a passagem e a manobra segura da cadeira de rodas, e consequentemente, das pessoas com deficiência que utilizam algum tipo de apoio para sua mobilidade (ABNT, 2020).

O laudo pericial deve verificar se os espaços de circulação garantem: largura mínima de 0,80 m para obstáculos isolados (como portas) e 1,20 m para corredores de uso comum e área de manobra

com diâmetro de giro de 1,50 m para uma rotação de 360°, essencial para que o usuário possa mudar de direção ou retornar em espaços restritos como hall de entradas e patamares de rampas (ABNT, 2020).

Figura 01 – Dimensões do módulo de referência (M.R.).



Fonte: ABNT (2020).

A norma 9050 da ABNT ainda apresenta requisitos de inclusão e segurança da mobilidade de pessoas com deficiências visuais. É apresentado também como devem ser feitas as formas de proteção contra queda ao longo das áreas de circulação, dimensões referenciais para alcance manual (ABNT, 2020).

É notório apresentar as irregularidades encontradas em todo território brasileiro, frequentemente pelas Pessoas com Deficiência, que dependem do acesso e mobilidade, prejudicando sua autonomia e colocando-as em risco.

O perito foca sua vistoria em elementos onde ocorrem as principais violações, como por exemplo em calçadas, no qual a norma exige que a superfície seja firme, estável e antiderrapante. Um dos parâmetros mais negligenciados é a inclinação transversal, que deve ser de no máximo 2% para garantir que a cadeira de rodas não desvie para o meio-fio, o que exigiria um esforço físico perigoso e assimétrico do usuário (ABNT, 2020).

Outro ponto a ser analisado são rampas de acesso, que são as principais ferramentas para vencer desníveis na fachada. O perito deve calcular a inclinação (inclinação máxima de 8,33%) e identificar irregularidades. Rampas que excedem esse limite são classificadas tecnicamente como barreiras arquitetônicas, pois impedem a subida autônoma. Patamares de descanso de no mínimo 1,20 m são obrigatórios no início, no fim e em mudanças de direção (ABNT, 2020).

Figura 02 – Exemplo de barreira arquitetônica por falta de manutenção e descontinuidade de piso tátil.



Fonte: De autoria própria, 2026.

A análise pericial é imprescindível. A figura 02 ilustra uma situação crítica de descontinuidade

da rota acessível, onde a infraestrutura instalada falha em cumprir sua função social e técnica por diversos fatores, no qual é visivelmente uma forma de barreira arquitetônica e falha de manutenção, em descumprimento com as leis que garantem a acessibilidade da pessoa com deficiência (ABNT, 2020).

A figura 02 é um exemplo claro de acessibilidade de “fachada”, onde houve a tentativa de instalar elementos normalizados (piso tátil e pavimentação diferenciada), mas a execução negligente ou a falta de conservação anulam o benefício, mantendo a exclusão do cidadão (ABNT, 2020).

A NBR 9050 estabelece que o ambiente deve proporcionar utilização de maneira autônoma, independente e segura. O estado de degradação do pavimento (rachaduras e buracos) gera riscos de acidentes, impossibilitando o uso seguro por pessoas com mobilidade reduzida ou deficiência visual (ABNT, 2020).

De acordo com os parâmetros periciais, a sinalização tátil deve ser perceptível e livre de obstáculos para garantir a orientação de pessoas com deficiência sensorial (ABNT, 2020).

A inexistência de rota acessível fere os direitos da pessoa com deficiência garantidos por lei. A LBI define barreira como qualquer entrave ou obstáculo que limite a liberdade de movimento. A vegetação invasiva e o pavimento irregular transformam este trecho em uma barreira física intransponível, o que o perito deve classificar como uma violação direta do direito à acessibilidade (Brasil, 2015; ABNT, 2020).

Outro aspecto que o perito também deve observar é o acesso a portas e vãos de passagem. Para que uma porta seja considerada acessível na fachada, ela deve oferecer um vão livre mínimo de 0,80 m e altura mínima de 2,10 m. O perito deve medir a largura útil (com a porta aberta a 90°), descontando a espessura da folha e das maçanetas (tipo alavanca), para assegurar que o Módulo de Referência consiga transpor a entrada sem colisões (ABNT, 2020).

A NBR 9050 ainda dispõe as condições gerais de acesso para as Pessoas com Deficiência, garantindo que todas as entradas e rodas de interligação dos locais obrigatoriamente devem ser acessíveis. É importante estar atento à distância entre o estacionamento e o acesso, pois devem compor uma distância máxima de 50 m (ABNT, 2020).

Outrossim, as vagas exclusivas para pessoas com deficiência são vagas reservadas para os veículos que conduzam ou sejam conduzidos por pessoas com deficiência, mediante a disposição do cartão de estacionamento PCD (físico ou digital) no painel do carro (Brasil, 2015; ABNT, 2020).

É importante estar atento que, a ausência do cartão, mesmo que o motorista tenha deficiência visível, configura infração gravíssima segundo o Código de Trânsito Brasileiro, passível de multa e remoção do veículo (Brasil, 2015; ABNT, 2020).

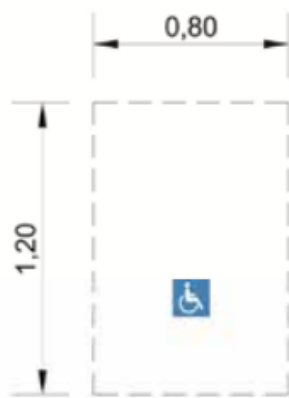
A Lei nº 13.146/2015 (LBI) estabelece em seu Art. 47 que todas as áreas de estacionamento aberto ao público devem reservar 2% das vagas, com o mínimo de uma, para veículos que transportem pessoas com deficiência (Brasil, 2015).

As vagas de estacionamento reservadas para pessoas com deficiência (PcD) representam um dos elementos mais visíveis da acessibilidade urbana e do cumprimento do Modelo Social da Deficiência. Elas não são um “privilégio”, mas uma ferramenta técnica para garantir o direito à mobilidade e à autonomia (Brasil, 2015).

Segundo a NBR 9050 (ABNT, 2020): “a sinalização vertical das vagas reservadas deve estar posicionada de maneira a não interferir com as áreas de acesso ao veículo, e na circulação dos pedestres”. A vaga deve conter sinalização horizontal, com uma pintura no piso do Símbolo Internacional de Acesso, geralmente nas cores azul e branco, como também, sinalização vertical, presença de placa de regulamentação posicionada de forma visível, demonstrando a indicação de exclusividade (Brasil, 2015; ABNT, 2020).

Conforme a figura 03, a norma difunde que a vaga necessita de um espaço adicional de no mínimo 1,20 m de largura, para circulação de pessoas em cadeiras de rodas ou utilizando algum outro tipo de apoio para sua mobilidade (ABNT, 2020).

Figura 03 – Sinalização do espaço para Pessoas com Deficiência



Fonte: ABNT (2020).

É importante mencionar também que o piso deve estar regular e estável, pois diversas vezes são encontradas barreiras de acesso devido a degradação do solo e abandono pelos responsáveis pela conservação local. Observa-se pela figura 04, dentre as barreiras disfarçadas mais frequentes no meio urbano, a obstrução das vagas reservadas para pessoas com deficiência. Para além da ocupação indevida por veículos sem credencial, a perícia deve atentar-se para a obstrução técnica da área de transferência (ABNT, 2020).

Frequentemente, o mobiliário urbano ou falhas de projeto posicionam obstáculos fixos no espaço destinado ao desembarque, o que viola o princípio da autonomia previsto na LBI (Brasil, 2015). Conforme a NBR 9050, a vaga PcD é um sistema integrado; portanto, a presença de uma guia não rebaixada ou de uma sinalização vertical ausente configura o descumprimento do dever de acessibilidade, transformando o espaço em uma 'vaga de fachada' que não atende à sua finalidade pública (ABNT, 2020).

Figura 04 – Irregularidade no piso na vaga exclusiva para Pessoa com Deficiência



Fonte: De autoria própria, 2026.

O perito deve verificar se existem obstáculos (postes, lixeiras, canteiros ou trilhos de brinquedos)

que impeçam o desembarque autônomo, conforme as evidências fotográficas apresentadas (ABNT, 2020).

Outro aspecto a ser analisado é se há dimensões irregulares. Frequentemente, engenheiros e arquitetos projetam vagas sem a metragem mínima de manobra, o que caracteriza negligência técnica e imperícia. Além disso, deve-se atentar na presença ou ausência de rota acessível, uma vaga é considerada irregular se o usuário, ao descer, encontrar uma guia não rebaixada ou precisar circular entre veículos em movimento por falta de faixa de pedestres conectada à vaga (ABNT, 2020).

O laudo de acessibilidade é um instrumento técnico fundamental para a garantia do Desenho Universal, devendo o perito atestar se a vaga cumpre sua função social ou se é apenas uma barreira arquitetônica disfarçada (ABNT, 2020).

É fundamental salientar como a acessibilidade de Fachada e obstrução total de vagas de acesso e mobilidade, prejudicam diretamente às pessoas com deficiência, retirando sua autonomia e expondo-as a acidentes (ABNT, 2020).

A figura 05 demonstra o uso do espaço destinado a vagas reservadas para pessoas com deficiência para a instalação de brinquedos infantis e trilhos, evidenciando que a sinalização (formalidade) é ignorada pela gestão do espaço (materialidade). Segundo os sete pilares do Desenho Universal, há violação do Uso Equitativo e do Espaço para Aproximação, tornando a autonomia do usuário inexistente no local (ABNT, 2020).

Figura 05 – Obstrução da vaga exclusiva para Pessoa com Deficiência por decoração de Natal pela própria Prefeitura



Fonte: De autoria própria, 2026.

Em virtude da omissão do próprio Poder Público permitindo a presença de eventos, comércios ou atrações que obstruem as vagas PcD, ocorre omissão administrativa e desrespeito à legislação federal. O Ministério Público pode ajuizar uma Ação Civil Pública com base no laudo pericial, exigindo a desobstrução imediata e a condenação por Dano Moral Coletivo, devido à privação do direito de acesso de toda uma classe de cidadãos (Brasil, 2015).

Para mais, averigua-se que é crucial a fiscalização e autuação referentes aos acontecimentos e desrespeitos encontrados, para garantir que os direitos das pessoas com deficiência estejam assegurados (Brasil, 2015).

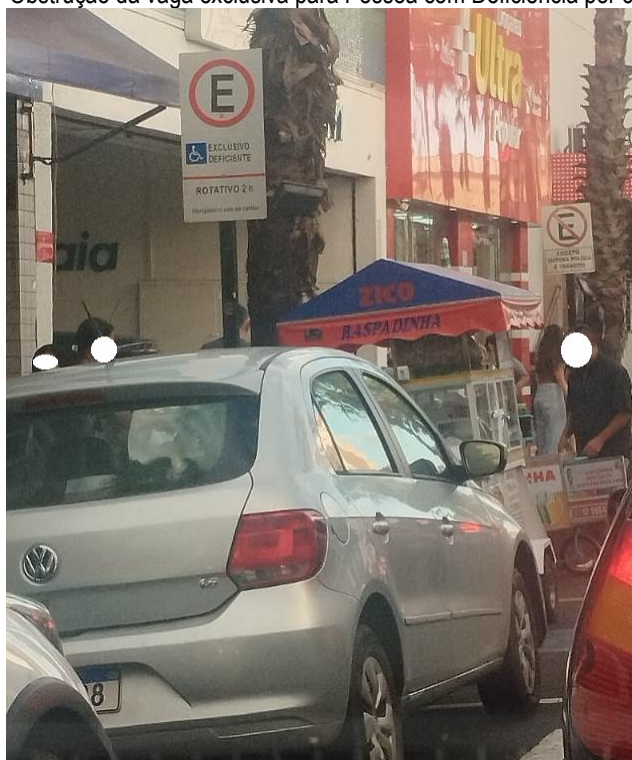
O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), atualizado pela LBI, define que estacionar nas vagas reservadas sem a credencial é infração gravíssima. Se a prefeitura não fiscaliza ou, pior, autoriza a ocupação dessas vagas para outros fins, ela infringe o princípio da legalidade e da eficiência (Brasil, 2015).

O perito deve avaliar a improbidade administrativa, gestores públicos que ignoram

deliberadamente as normas da NBR 9050 podem responder por atos que atentam contra os princípios da administração pública, conforme previsto na Lei de Improbidade Administrativa, especialmente quando a "acessibilidade de fachada" é comprovada tecnicamente por perícia (Brasil, 2015; ABNT, 2020; Brasil, 1992).

As figuras 05 e 06 demonstram um exemplo de que a "acessibilidade de fachada" não é apenas uma falha de design, mas uma forma de exclusão institucionalizada. Quando o Poder Público autoriza a instalação de trilhos e cercas sobre vagas identificadas com o SIA (Símbolo Internacional de Acesso), ele anula a eficácia da Lei 13.146/2015 e da NBR 9050. O perito judicial, ao documentar tais irregularidades, fornece ao magistrado a prova material necessária para que a responsabilidade civil e administrativa seja aplicada, garantindo que o desenho universal deixe de ser uma norma teórica para se tornar uma prática urbana efetiva (Brasil, 2015; ABNT, 2020).

Figura 06 – Obstrução da vaga exclusiva para Pessoa com Deficiência por comércio local



Fonte: De autoria própria, 2026.

A perícia também pode identificar casos onde a sinalização está correta, mas o uso da vaga é feito por pessoas sem o cartão ou com cartões de terceiros falecidos, o que configura fraude e desvio de finalidade do benefício.

A análise dos dados coletados e das evidências fáticas demonstra que a "acessibilidade de fachada" não é apenas um erro isolado, mas uma falha sistêmica na gestão do espaço urbano. Os resultados são discutidos a seguir, confrontando a realidade observada com os parâmetros da NBR 9050 e da Lei nº 13.146/2015 (Brasil, 2015; ABNT, 2020).

Segundo pesquisadores, a acessibilidade urbana é uma dimensão de macroacessibilidade, focada no planejamento estrutural e no desenvolvimento das cidades. Diferente de adaptações pontuais, ela analisa como a distribuição espacial de pessoas e atividades, somada à conectividade das redes de transporte, determina a capacidade real do cidadão de acessar oportunidades. Dessa forma, a acessibilidade é influenciada pela integração entre a tecnologia dos transportes e a disposição geográfica dos serviços urbanos (Pereira & Herszenhut, 2023).

A acessibilidade é a manifestação espacial de um desafio fundamental de justiça social: a desigualdade de oportunidades. Ao utilizar a acessibilidade como ferramenta analítica, é possível inserir

a dimensão do espaço geográfico de forma explícita no planejamento de políticas públicas voltadas ao combate das injustiças sociais (Pereira & Herszenhut, 2023).

A deterioração de pisos táteis e pavimentos transcende a falha física, podendo ser interpretada como um reflexo simbólico de negligência institucional. A acessibilidade, enquanto política pública, requer compromisso permanente com a inclusão e não apenas ações pontuais ou "de fachada". A existência de infraestrutura acessível precária ou mal conservada sugere um entendimento limitado da acessibilidade como mera obrigação legal coercitiva, e não como parte de um projeto de cidade que respeita a diversidade de seus cidadãos (Sousa & Oliveira, 2025).

Nesse sentido, o papel do perito judicial é fundamental para evidenciar que essa deterioração não é apenas um desgaste natural, mas uma omissão administrativa que anula a eficácia material da Lei Brasileira de Inclusão. Ao documentar tecnicamente que o descaso institucional gera barreiras intransponíveis, o laudo pericial fundamenta a necessidade de uma gestão urbana que priorize a autonomia e a segurança de forma contínua e não meramente estética.

A implementação da acessibilidade urbana no Brasil enfrenta o paradoxo entre o avanço legal e as dificuldades práticas de execução. A falta de demarcação com pintura de contraste no piso adjacente é um exemplo crítico que compromete a segurança de usuários com baixa visão. Embora o Desenho Universal busque criar espaços utilizáveis por todos sem adaptações, sua aplicação é variável e exige que os municípios elaborem planos de inclusão e fiscalizem rigorosamente as obras (Sousa & Oliveira, 2025).

Legalmente, as calçadas são regidas pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) e pela Lei nº 10.098/2000, que definem a responsabilidade do proprietário pela construção e conservação do passeio em frente ao seu lote. Contudo, cabe ao Poder Público o dever indelegável de fiscalizar a adequação técnica dessas vias, garantindo o cumprimento das normas da ABNT NBR 9050 (ABNT, 2020).

A acessibilidade urbana não deve ser tratada como um elemento isolado, mas como parte integrante de um movimento amplo voltado à inclusão e sustentabilidade das cidades. A estruturação de ambientes acessíveis está intrinsecamente ligada à construção de uma sociedade mais justa e equitativa. Consequentemente, a acessibilidade deve atuar como um princípio fundamental do planejamento urbano, guiando o desenvolvimento de espaços que contemplem as necessidades de todos os cidadãos de forma igualitária (Samenzati et al., 2024).

A acessibilidade não se esgota na execução das obras, mas exige uma gestão e fiscalização permanentes para ser efetiva. A manutenção contínua é o que diferencia o cumprimento apenas formal da norma de uma inclusão material real. Sem esse acompanhamento constante, intervenções iniciais degradam-se, transformando o que deveria ser um auxílio em uma barreira arquitetônica perigosa (Samenzati et al., 2024).

O desenvolvimento inclusivo para pessoas com deficiência fundamenta-se em três pilares: a participação ativa na formulação de políticas, o combate à discriminação e a garantia da acessibilidade. Embora a acessibilidade seja um direito reconhecido constitucionalmente, sua ausência atua como um fator limitador da emancipação e independência de pessoas com deficiência, impedindo o acesso a outras garantias fundamentais. A análise propõe a desconstrução da lógica de desenvolvimento urbano, que historicamente prioriza o crescimento econômico em detrimento das necessidades de populações vulneráveis (Spinieli & Souza, 2021).

Além disso, o verdadeiro "direito à cidade" exige que o planejamento urbano incorpore as aspirações e reivindicações desses grupos para superar a exclusão sistêmica (Spinieli & Souza, 2021).

A acessibilidade real não consiste em alterações isoladas, mas na execução de um projeto amplo e contínuo que contemple todo o percurso do indivíduo. A "acessibilidade de fachada" ou falsa acessibilidade torna-se evidente quando há descontinuidade na rota acessível. Um exemplo prático é a existência de uma estação rodoviária totalmente adaptada que perde sua função se os veículos de transporte não possuírem planos de embarque ou condições seguras para conduzir o passageiro com deficiência até seu destino final (Spinieli & Souza, 2021).

Como caracteriza Spinieli e Souza (2021), a mobilidade e a acessibilidade são pilares de uma

cidade inclusiva, voltada para a qualidade de vida e o reconhecimento das diferenças humanas. As propostas devem ser articuladas de forma coletiva, garantindo que as ações de inclusão alcancem a todos os cidadãos. Conclui-se que produtos e serviços acessíveis trazem benefícios universais, independentemente das características físicas individuais, ao promoverem um ambiente urbano mais democrático.

Encontra-se o seguinte esclarecimento: o acesso das pessoas com deficiência aos direitos humanos exige a superação de um histórico de violações sistemáticas que limitaram sua cidadania e inclusão. A investigação aponta que uma cidade saudável e sustentável é indissociável do direito à acessibilidade, pois viver a cidadania vai além da livre locomoção, abrangendo direitos sociais, econômicos e culturais que inserem grupos vulneráveis na dimensão cidadã (Spinieli & Souza, 2021).

A acessibilidade é apresentada em dupla dimensão: como um direito em si e como um direito instrumental, servindo de condição prévia indispensável para o gozo do direito à cidade e para a eliminação de assimetrias sociais (Spinieli & Souza, 2021).

A análise das diretrizes projetuais indica que, apesar dos avanços, a implementação eficaz da acessibilidade urbana ainda enfrenta desafios críticos na execução e manutenção de calçadas, sinalização e áreas verdes. A infraestrutura adequada é uma constante necessária, mas a prática revela deficiências que comprometem a segurança e o uso desses espaços. Áreas verdes, embora essenciais para o bem-estar, exigem planejamento inclusivo e manutenção contínua para evitar que se tornem subutilizadas ou perigosas (Dourado et al., 2024).

Para assegurar intervenções inclusivas, é fundamental considerar as perspectivas específicas de crianças, idosos e pessoas com deficiência na formulação de políticas públicas. A criação de cidades equitativas depende de uma abordagem integrada que combine dados precisos, planos de manutenção rigorosos e a escuta ativa dos usuários, garantindo o bem-estar e a participação plena de todos os cidadãos (Dourado et al., 2024).

A produção científica atual concentra-se predominantemente no atendimento a pessoas com deficiências visuais, revelando uma lacuna em abordagens mais abrangentes (Costa et al., 2022). Reconhece-se a elevada complexidade técnica no desenvolvimento de plataformas que contemplem a totalidade dos tipos de deficiência (física, cognitiva, auditiva e visual) de forma integrada. Além disso, ressalta-se a necessidade de que esses sistemas possuam interoperabilidade com outros ambientes urbanos e digitais para oferecer um suporte contínuo e eficaz ao usuário.

CONCLUSÃO

A presente pesquisa permitiu concluir que a acessibilidade urbana no Brasil enfrenta um paradoxo: embora o arcabouço jurídico e normativo seja robusto e avançado, sua aplicação prática é frequentemente mitigada e negligenciada por meio do fenômeno da "Acessibilidade de Fachada".

A perícia, fundamentada na Engenharia Diagnóstica, surge como ferramenta essencial para desmascarar soluções paliativas e estéticas. O laudo técnico é o instrumento que traduz a irregularidade física em prova jurídica materializada, permitindo a responsabilização civil, administrativa e fiscalizatória de gestores e profissionais particulares. A atuação do perito judicial constitui, portanto, um ato de defesa da cidadania, garantindo que o desenho universal deixe de ser uma diretriz teórica e se torne uma prática urbana efetiva.

REFERÊNCIAS

Associação Brasileira de Normas Técnicas. (2020). *NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos*. ABNT.

Brasil. (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Presidência da República. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm

Brasil. (1992). *Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992*: Dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de enriquecimento ilícito no exercício de mandato, cargo, emprego ou função na administração pública direta, indireta ou fundacional. Presidência da República. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8429.htm

Brasil. (2015). *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). Presidência da República. https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm

Costa, A. C. C. S., Fonseca, L. C. C., & Rosa, M. F. L. (2022). Acessibilidade urbana facilitada por aplicativos para PcDs: Uma revisão sistemática de literatura. *Research, Society and Development*, 11(11), e08111133296. <https://doi.org/10.33448/rsd-v11i11.33296>

Dourado, A. P., et al. (2024). Diretrizes projetuais para acessibilidade urbana: Uma revisão bibliográfica. *Engenharia Urbana em Debate*, 5(2), 32–40. <https://www.engurbdebate.ufscar.br/index.php/engurbdebate/article/view/140>

Maciel, A. C. N., Lima, L. C., & Lelis, H. R. (2025). Direitos garantidos: Acessibilidade e ampla defesa na prática jurídica brasileira. *Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação*, 11(2). <https://periodicorease.pro.br/rease/article/view/18171>

Passos, K. K., Bernardino, C. G. S., & Rocha, J. N. (2024). A ausência da temática da acessibilidade na formação em museologia no Brasil. *Anais do Museu Histórico Nacional*, 58. https://www.researchgate.net/publication/385244227_A_ausencia_da_tematica_da_acessibilidade_na_formacao_em_museologia_no_Brasil

Pereira, R. H. M., & Herszenhut, D. (2023). *Introdução à acessibilidade urbana: Um guia prático em R*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). <https://repositorio.ipea.gov.br/entities/book/a1e95f5d-60e7-4fc0-a933-3734bf50c062>

Samenzati, R. M., Balieiro, L. T., & Pedreiro, M. R. M. (2024). Acessibilidade urbana em praças e centros comerciais. *Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação*, 10(12), 1409–1421. <https://periodicorease.pro.br/rease/article/download/17486/9798/42367>

Sousa, A. R., & Oliveira, P. P. (2025). Acessibilidade urbana: Estudo sobre a inclusão de pessoas com deficiência em espaços públicos. *Revista Multidisciplinar do Noroeste Mineiro*, 20(3), 1–21. <https://remunom.ojsbr.com/multidisciplinar/article/view/4998>

Spinieli, A. L. P., & Souza, L. P. (2021). Cidades saudáveis e sustentáveis: Acessibilidade urbana como instrumento para efetivação dos direitos humanos das pessoas com deficiência. *Revista de Ciências Humanas*, 14(1). <https://www.rchunitau.com.br/index.php/rch/article/view/672>