



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
ESCOLA DE SERVIÇO SOCIAL

**MARCOS JOSÉ SIQUEIRA DE LIMA**

**ACONDROPLASIA, ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA.**

Acessibilidade e Mobilidade Urbana das Pessoas com Nanismo na Cidade do Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro – RJ

2021

**MARCOS JOSÉ SIQUEIRA DE LIMA**

**ACONDROPLASIA, ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA**

Acessibilidade e Mobilidade Urbana das Pessoas com Nanismo na Cidade do Rio de Janeiro.

Trabalho de conclusão de curso  
apresentado ao Serviço Social da  
Universidade Federal do Rio de Janeiro-  
UFRJ, como requisito básico para  
obtenção do título de Bacharel em Serviço  
Social.

Orientador (a) Prof. Marcos Paulo Oliveira  
Botelho


Rio de Janeiro – RJ

2021

**MARCOS JOSÉ SIQUEIRA DE LIMA****ACONDROPLASIA, ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA - DINÂMICAS  
DE INCLUSÃO**

Acessibilidade e Mobilidade Urbana das Pessoas com Nanismo na Cidade do Rio de Janeiro.

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao de serviço social da Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ, como requisito básico para obtenção do título de Bacharel em Serviço Social.



Marcos José Siqueira de Lima

Aprovado em: Rio de Janeiro/RJ. \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Dr. Marcos Paulo Oliveira Botelho  
Orientador - (Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ)

---

Avaliadora- Dra. Ana Izabel Moura de Carvalho Moreira  
Membro 1 - (Universidade federal do Rio de Janeiro - UFRJ)

---

Avaliadora- Dra. Maria Josefina Mastropaolo  
Membro 2 - (Universidade federal do Rio de Janeiro - UFRJ)

Dedico esse trabalho de conclusão de curso a minha mãe **Águida Pereira de Lima**, mulher nordestina, Pernambucana, exemplo de luta, força e coragem, simplicidade em suas metas, e que com muito carinho me ensinou o caminho da justiça e da honestidade, a todos os meus colegas de curso que contribuíram para o meu crescimento e aprendizagem. Gratidão!

## AGRADECIMENTOS

Sou grato a Deus, pela minha vida, e por me permitir ultrapassar todos os obstáculos encontrados ao longo dessa minha trajetória acadêmica e da realização deste "Trabalho de Conclusão de Curso". Foram momentos muito difíceis e por muitas vezes pensei em desistir. Meu agradecimento também se estende a todas as pessoas que fizeram parte de minha vida neste tempo dedicado à formação profissional, em especial, aos meus pais **Francisco Siqueira** e **Águida Lima Siqueira** (*In memoriam*), os quais sempre acreditaram que a educação é fundamental e que me incentivaram a buscar uma formação qualificada: por eles, eu cheguei até aqui. Agradeço à minha filha **Kimany Siqueira Gomes de Lima**, que sempre torceu por mim e acreditou na minha vitória. Agradeço também à **Cacilda Maria Lima Siqueira**, minha irmã biológica pelo apoio e conselhos dados em forma de incentivo. A todos os meus amigos e irmãos da vida, agradeço por sempre me apoiarem e compreenderem nos momentos em que estive ausente a fim de dar conta das atividades acadêmicas. À **Andréia Pereira Coutinho**, pelo o apoio e ajuda necessários na construção desse trabalho. À minha grande amiga e irmã **Maria Mirtes de Oliveira Modesto**, a minha "Mirtinha" que, ao longo de todos esses anos, sempre esteve ao meu lado nos momentos difíceis em que pensei desistir, ela sempre me dando força e coragem para prosseguir. A você um agradecimento especial e a minha homenagem. Nestes dez semestres vivenciei diferentes experiências, realizei novas amizades, aprendi o "conteúdo formal" e além deste aprendi com cada professora e professor, o significado da profissão, o tornar-se Assistente Social e a importância do comprometer-se com o Projeto Ético Político Profissional. Afetuosamente expressei minha gratidão ao professor **Marcos Paulo Botelho**, que me acompanhou e orientou neste trabalho de conclusão de curso e acreditou no meu potencial: obrigado pelas provocações e contribuições; admiro o profissional e pessoa que és. Registro também meus agradecimentos às minhas supervisoras de campo, **Andréia Coutinho**, **Maryjane de Araújo** e **Selma de Melo** por me acompanharem nos períodos de estágios como orientadoras e as significativas contribuições neste processo

desafiador. A toda a equipe de Assistentes Sociais da Maternidade Escola - UFRJ, por me acolherem como estagiário, obrigado pelo apoio e incentivo, por me ofertarem um espaço tão rico para a realização do estágio, pelo diálogo diante das dúvidas e indagações. Às colegas estagiárias, pelos momentos de amizade e trocas de conhecimentos. Aos usuários do serviço, os quais constantemente me provocaram a buscar conhecer com mais profundidade as políticas de assistência social e saúde, a perceber a relevância do Sistema Único de Saúde (SUS) e do trabalho em rede e intersetorial, mas não só, como ainda a ter um olhar crítico e dialético diante da realidade e do modo de organização da sociedade capitalista, para que, mesmo diante das contradições, continuemos a buscar mediações possíveis para um trabalho qualificado. Deixo também meus agradecimentos a todos aqueles que torceram contra e me criticaram no decorrer da minha trajetória acadêmica. **Cesar Carvalho dos Santos, Cícera Rosa Santana, Márcio Pereira da Silva e Maria Tereza Gomes Delmiro**, eu consegui! Por fim, a todos os demais professores do departamento de Serviço Social, colegas, funcionários, familiares, amigos, os quais não me são possível nomear particularmente aqui, mas que fizeram parte da minha história neste tempo de formação. Uma etapa se encerra, mas a formação profissional é permanente e a luta pela efetivação dos direitos sociais continua, até que o ciclo vital se encerre.

“A formação não se constrói por acumulação (de cursos, de conhecimentos ou de técnicas), mas sim através de um trabalho de refletividade crítica sobre as práticas e de (re) construção permanente de sua identidade pessoal”

Antônio Nóvoa.

## RESUMO

O Trabalho de Conclusão de Curso aqui apresentado versa sobre acessibilidade e mobilidade urbana voltada para as pessoas com nanismo, com destaque especial para a realidade vivenciada por estas pessoas na cidade do Rio de Janeiro. O tipo de nanismo que abordamos no presente estudo trata-se da acondroplasia que segundo Uemura (2002) é a principal causa de nanismo genético.

Neste trabalho buscamos possibilitar um olhar diferente, sobre a acondroplasia, mostrando as pessoas com nanismo como cidadãos de direitos como realmente são.

No primeiro capítulo abordaremos os aspectos históricos do nanismo nas primeiras civilizações, abordaremos também as características biológicas do nanismo e suas causas genéticas.

No segundo capítulo analisamos a temática da mobilidade urbana, com recorte exclusivo para as pessoas com nanismo da cidade do Rio de Janeiro.

No terceiro capítulo destacamos a importância e a contribuição da Associação dos Anões do Estado do Rio de Janeiro ANAERJ, suas lutas contra o preconceito, respeito às pessoas com nanismo como cidadãos de direitos e por uma sociedade mais abrangente e inclusiva.

Notamos que a qualidade dos transportes públicos coletivos na cidade do Rio de Janeiro apresenta uma defasagem, onde não existem adaptações voltadas com exclusividade para pessoas com nanismo que lhes possam garantir segurança e seus direitos de ir e vir. Isso nos mostra a falta de comprometimento das políticas públicas de acessibilidade e mobilidade urbana em relação às pessoas com deficiências.

**Palavras-chave:** Acessibilidade; Mobilidade Urbana; Nanismo; Cidade do Rio de Janeiro.



## ABSTRACT

The Course Conclusion Work presented here deals with accessibility and urban mobility for people with dwarfism, with special the reality experienced by these people in the city of Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. The type of dwarfism that we address in this study is achondroplasia acondroplasia which, according to UEMURA (2002), is the main cause of genetic dwarfism. In this work, we seek to provide a different view of achondroplasia, showing people with dwarfism as citizens with rights, as they really are. In the.

First chapter we Will address the historical aspects of dwarfism in of dwarfism in early civilizations, we Will also discuss the biological characteristics biological characteristics of dwarfism and its genetic causes. In the.

Second chapter we analyze the theme of urban mobility, with an exclusive focus on people with people with dwarfism in the city of Rio de Janeiro.

In the third chapter the importance and contribution of the Association of Dwarfs of the State of Rio of Rio de Janeiro ANAERJ, its struggles against prejudice, respect for people with dwarfism as citizens with rights and for a more inclusive society. Nclusive society.

We note that the quality of public transportation in the city of Rio de Janeiro Rio de Janeiro presents a gap, there are no adaptations aimed specifically at people with to people with dwarfism that can guarantee them safety and the right to come and GO. And the right to come and go. This shows us the lack of commitment of public policies public policies of accessibility and urban mobility in relation to people with disabilities. With disabilities.

**Keywords:** Accessibility; Urban Mobility; People with Nanism; City of Rio de Janeiro.

## LISTA DE SIGLAS

<b>ANAERJ</b>	Associação de Nanismo do Estado do Rio de Janeiro
<b>ABNT</b>	Associação Brasileira de Normas Técnicas
<b>ANTP</b>	Associação Nacional de Transportes Públicos
<b>CPA</b>	Comissão Permanente de Acessibilidade.
<b>CDC</b>	Código de Defesa do Consumidor
<b>CAU</b>	Conselho de Arquitetura e Urbanismo
<b>CREA</b>	Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura
<b>CDURP</b>	Companhia de Desenvolvimento Urbano do Porto do Rio de Janeiro
<b>COMDEF</b>	Conselho Municipal de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência
<b>CFESS</b>	Conselho Federal de Serviço Social
<b>IPP</b>	Instituto Pereira Passos
<b>IBGE</b>	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
<b>IPEA</b>	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
<b>LBI</b>	Lei Brasileira de Inclusão
<b>NBR</b>	Norma Técnica Brasileira
<b>OAB-RJ</b>	Ordem dos Advogados do Brasil - Rio de Janeiro
<b>OMS</b>	Organização Mundial de Saúde
<b>PNMU</b>	Política Nacional de Mobilidade Urbana
<b>RIOTUR</b>	Turismo Municipal do Rio de Janeiro
<b>SUAS</b>	Sistema Único de Assistência Social
<b>SOPERJ</b>	Sociedade Brasileira de Pediatria do Estado do Rio de Janeiro
<b>SUBPD</b>	Subsecretaria da Pessoa com Deficiência
<b>SMTR</b>	Secretaria Municipal de Transportes
<b>SECONSERMA</b>	Secretaria Municipal de Conservação e Meio Ambiente
<b>UFRJ</b>	Universidade Federal do Rio de Janeiro
<b>UFIRS-RJ</b>	Unidades Fiscais de Referência do Estado do Rio de Janeiro

## SUMÁRIO

<b>INTODUÇÃO.....</b>	<b>26</b>
<b>CAPÍTULO 1 - NANISMO: NOTAS SOBRE ASPECTOS HISTÓRICOS E BIOLÓGICOS.....</b>	<b>31</b>
1.1 – O nanismo nas primeiras civilizações.....	31
1.2 – Características do nanismo .....	34
<b>CAPÍTULO 2 - ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA.....</b>	<b>36</b>
2.1 – Acessibilidade e mobilidade urbana para todos.....	36
2.2 – A política nacional de mobilidade urbana (PNMU).....	39
2.3 – A mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro.....	41
2.4 – Legislações municipais do Rio de Janeiro.....	43
2.5 – O Rio de Janeiro como sede das olimpíadas e paraolimpíadas.....	48
<b>CAPÍTULO 3 - A ASSOCIAÇÃO DE NANISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO E A LUTA POR DIREITOS.....</b>	<b>50</b>
3.1– Associação de nanismo do estado do Rio de Janeiro (ANAERJ).....	50
3.2–Invisíveis pelo o instituto de geografia e estatística (IBGE).....	51
<b>4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>53</b>
<b>5. REFERÊNCIAS.....</b>	<b>56</b>

## 1 – INTRODUÇÃO

No Brasil, a condição de nanismo é reconhecida como deficiência física desde 2004. Segundo o art. 4º do Decreto 3.298/1999, é considerada pessoa com deficiência todas as que se enquadram nas categorias de deficiência física, mental, visual, auditiva e deficiências múltiplas, ou seja, aquelas com associação de duas ou mais deficiências. Um fato é que grande parte da sociedade e dos governantes das esferas Federal, Estaduais e Municipais não pensam na acessibilidade para as pessoas com nanismo e elas acabam passando meio que despercebidas na sociedade.

Quando falamos em acessibilidade, geralmente lembramo-nos do elevador, da rampa, do piso tátil, sinalização adequada para os amigos surdos, lembramo-nos de portas largas, vagas preferenciais e outras formas de acessibilidade, mas na verdade nada é pensado e desenvolvido para pessoas com nanismo. As pessoas com nanismo têm dificuldades no alcance manual e visual, em vencer desníveis. Um simples interfone na entrada de um edifício devido à altura colocada já é uma barreira, fazendo com que tenham que pedir ajuda de alguém que passa na rua, por exemplo. Caixas eletrônicos, mesmo aqueles desenvolvidos para os cadeirantes, geralmente é alvo de reclamação por parte das pessoas com nanismo. Segundo eles não há privacidade no uso, conversando com algumas pessoas com nanismo muitos deles relatam que quem está atrás vê tudo na tela. Isso quando a posição da tela não prejudica a visualização pelo reflexo existente. Uma escada de acesso pode ser um percurso bastante desconfortável e cansativo para eles, pois suas articulações são exigidas ao máximo, precisam muitas vezes ficar na ponta dos pés para o alcance do último botão do elevador. Outra reclamação constante é que muitos preferem nem sair de casa para evitar passar por constrangimentos com relação aos degraus dos ônibus municipal e intermunicipal da cidade do Rio de Janeiro, pois não conseguem alcançar para subir e entrar nos coletivos. Muitos desses anões sentem-se envergonhados, até mesmo humilhados, reclamam, cobram dos governantes e donos de empresas de ônibus coisas simples, como uma plataforma para facilitar a subida

deles nesses veículos, bancos mais baixos para que possam se sentar mais confortáveis e com segurança, rebaixamento de botões dos elevadores nas instituições públicas e privadas, caixas eletrônicos compatíveis com as suas alturas físicas que lhe dêem visibilidade e privacidade. Os banheiros públicos e dos Shoppings Centers passam a ser outro problema: as pessoas com nanismo muitas vezes acabam passando por constrangimentos por terem que usar os banheiros infantis. Os vasos sanitários dos banheiros comuns são altos e de fato não foram desenvolvidos pensando neles e, ao sentarem, não conseguem apoiar os pés no chão, o que pode causar danos à coluna vertebral, comprometendo a integridade física desses cidadãos. Outra queixa muito recorrente segundo alguns anos, é a inexistência de pessoas qualificadas e treinadas para atendê-los nos supermercados, pois não alcançam algumas prateleiras para pegarem as mercadorias desejadas e acabam pedindo ajuda para outras pessoas sendo muitas vezes motivos de risos e piadas de mau gosto. Acessibilidade é muita coisa, mas na verdade o mais importante seria que as pessoas com deficiência tivessem seus direitos respeitados. Diríamos que acessibilidade é a arte de contemplar a diversidade humana para que todos possam ter conforto, segurança e autonomia.

O Trabalho de Conclusão de Curso aqui apresentado versa sobre acessibilidade e mobilidade urbana voltada para as pessoas com nanismo. Realizamos um recorte exclusivo para a cidade do Rio de Janeiro – cidade brasileira que sediou as Olimpíadas e a Paraolimpíadas Rio 2016. Este evento foi uma das grandes oportunidades para a construção de um legado para a cidade, pois a realização de uma Olimpíada trouxe para o Rio de Janeiro não só a possibilidade e oportunidade de preparar o maior evento esportivo do mundo, mas também de melhorar a acessibilidade e a mobilidade urbana de todas as pessoas, inclusive dos deficientes físicos.

Ressaltando que as pessoas com nanismo existem, porém passam despercebidas diante das demais deficiências, sabemos que nenhuma cidade do mundo é 100% acessível a pessoas com deficiência e o Rio de Janeiro não é diferente, pois não garante o direito de ir e vir das pessoas com deficiência ou mobilidades reduzidas como deveria. Pensar em acessibilidade e mobilidade urbana é pensar em todos os cidadãos, deficientes físicos ou não.

O art. 53 do Estatuto da Pessoa com Deficiência consolida a acessibilidade como princípio e direito humano fundamental: A acessibilidade é direito que garante à

peessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida viver de forma independente e exercer seus direitos de cidadania e de participação social. Na legislação, o nanismo foi reconhecido como deficiência aqui no Brasil em 2004. O Decreto 5.296/04 garante que as pessoas com nanismo tenham também direitos à acessibilidade, mobilidade urbana e inclusão social na sociedade. Portanto não basta só rebaixar as calçadas, fazer rampas, elevadores ou simples adaptações, é preciso pensar que, além de tudo isso, existe o sistema de transportes público que precisa de adaptações, pois é ele que garante a mobilidade urbana dos cidadãos de forma geral. É necessário um estudo aprofundado para planejar adaptações que garantam acessibilidade a todos, quebrando as barreiras existentes, as quais impedem o pleno exercício de direitos por parte das pessoas com deficiência, respeitando a todos e a legislação que garante esses direitos sem excluir nenhum cidadão, inclusive as pessoas com nanismo.

Muitas adaptações precisam ser feitas para que a inclusão social de fato aconteça e seja para todos, pois acessibilidade é a eliminação das barreiras sociais e a garantia a todos do direito de ir e vir. A falta de adaptação acaba excluindo as pessoas deficientes ou com mobilidades reduzidas, dentre elas as pessoas com nanismo, como já citado. Outras adaptações também precisam ser feitas além dos coletivos de transporte público para que as pessoas com deficiência possam ter seus direitos garantidos: o formato dos banheiros públicos e de Shoppings Centers assim como altura dos telefones públicos, caixas eletrônicos de bancos, degraus inclusive dos ônibus coletivos, corrimãos, enfim, uma infinidade de itens que acabam dificultando a acessibilidade e mobilidade das pessoas com deficiências e mobilidades reduzidas. Muitas adaptações precisam ser feitas não só na cidade do Rio de Janeiro, mas em outras cidades e capitais brasileiras e, por que não, em outros países?

Ao participar 1º Congresso Brasileiro de Pessoas com Nanismo realizado nos dias 21, 22 e 23 de Outubro de 2016, no Memorial Municipal Getúlio Vargas no bairro da Glória, Rio de Janeiro e do 2º Congresso Brasileiro de Pessoas com Nanismo, nos dias 13 e 14 de outubro de 2017, realizado no Museu do Amanhã - Praça Mauá, Centro, Rio de Janeiro, ambos realizados pela ANAERJ Associação de Nanismo do Estado do Rio de Janeiro, ouvi vários relatos e depoimentos não só nos congressos, mas em reuniões e no encontro a qual participei como ouvinte sobre a falta de acessibilidade e mobilidade urbana voltadas para as pessoas com nanismo. Tive participação ativa em passeatas e manifestações com pautas reivindicando direitos

civis, políticos e sociais das pessoas com nanismo e contra os preconceitos que eles alegam enfrentar todos os dias, além da falta de acessibilidade em ambientes e serviços públicos, assim como nos transportes coletivos da cidade do Rio de Janeiro.

Em algumas conversas informais foi possível observar que diante de muitas demandas relatadas a maioria das queixas e reclamações das pessoas com nanismo era unânime: a falta de acessibilidade e adaptações nos transportes públicos da cidade do Rio de Janeiro, (ônibus municipais sempre os mais citados). Para alguns anos, essa falta de adaptação torna a mobilidade urbana deles muito reduzida e difícil. Muitos desses anos vêem isso como um descaso e se sentem segregados, tendo os seus direitos de ir e vir negados, direitos esses que são garantidos por lei.

Numa dessas manifestações a qual participei o objetivo ia além da mobilidade urbana, tinha como meta primordial conscientizar a população e alertar as autoridades para os problemas de falta de estrutura dos ambientes públicos para acolher esses cidadãos com nanismo que também pagam impostos e tem direitos garantidos. Fica muito claro que a falta de adaptação nesses ambientes e nos transporte público coletivo os limita e os exclui. Muitos desses anos em depoimentos informais relataram que preferiam nem sair de casa para evitar passar por vexames e certos constrangimentos, pois muitas vezes pelo simples fato de quererem entrar nos ônibus municipais e não alcançarem nos degraus desses coletivos são motivos de bullying, risos, piadas de mau gosto, preconceitos e até discriminações.

Segundo a Dra. Kenia Maria Rio, presidente da Associação de Nanismo do Estado do Rio de Janeiro (ANAERJ), é preciso quebrar as barreiras do preconceito contra o nanismo, e para isso precisa-se muita luta e resistência, levar ao conhecimento da sociedade todas essas dificuldades que as pessoas com nanismo enfrentam no dia a dia, é preciso que sejam vistos como cidadãos de direitos. “É muito importante que temas como este chegue às universidades para que possam ser vistos e debatidos, só assim avançaremos e nos tornaremos visíveis a os olhos de grande parte da sociedade” (RIO 2019).

Sabe-se que o Serviço Social é uma profissão de caráter sócio-político, investigativo e interativo que se utiliza desse instrumento científico para análise do conjunto das desigualdades sociais. Nesta perspectiva, a acessibilidade é um direito da pessoa com deficiência e é obrigação de toda a sociedade apoiar as lutas e levantar a bandeira da garantia dos direitos conquistados. Os assistentes sociais têm grande relevância nesse processo de inclusão e defesa dos direitos da pessoa com

deficiência e o Serviço Social, além do papel de incluir esses sujeitos marcados por uma discriminação e preconceito, possui o papel de articular uma atuação capaz de analisar o ser social em sua totalidade e buscar a viabilização da garantia de direitos, tendo a deficiência não como uma mera característica do indivíduo, mas como sinônimo de superação e inclusão que precisam ser tratadas coletivamente.

Como estudante do curso de Serviço Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ, diante da minha participação nos congressos, eventos, reuniões, passeatas e de conversas informais, foi possível refletir que em tempos onde se prega e valoriza tanto a adversidade e o empoderamento, ainda há muito que mudar quando o assunto é o preconceito, acessibilidade, mobilidade urbana e inclusão social. Precisamos urgentemente de uma sociedade realmente democrática, multiétnica e pluricultural, inspirada nas ideias de liberdade, respeito pelas diferenças e a não exclusão.

A partir de então comecei a observar e ficar mais atento à “exclusão social” vivenciada no dia a dia pelas pessoas com nanismo em instituições públicas e privada nos transportes coletivo, assim como em bancos e supermercados e a inexistência de adaptações nessas repartições, assim como nos transportes coletivos municipal da cidade do Rio de Janeiro. Diante de todas essas demandas apresentadas e observadas desenvolvi o trabalho aqui apresentado, fundamentado em pesquisas sobre mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro, legislações vigentes, exclusão social, nanismo, preconceitos e discriminações.



## **CAPÍTULO 1 - O NANISMO: NOTAS SOBRE ASPECTOS HISTÓRICOS E BIOLÓGICOS**

### **1.1 – O nanismo nas primeiras civilizações**

As pessoas com deficiência na História Mundial geralmente receberam dois tipos de tratamentos. De um lado, vinha à rejeição e a eliminação sumária. De outro, a proteção assistencialista e piedosa (SILVA, 1987).

Na Roma Antiga, tanto os nobres como os plebeus tinham permissão para sacrificar os filhos que nasciam com algum tipo de deficiência. Da mesma forma, em Esparta, os bebês e as pessoas que adquiriam alguma deficiência eram lançados ao mar ou em precipícios. Já em Atenas, influenciados por Aristóteles – que definiu a premissa jurídica até hoje aceita de que “tratar os desiguais de maneira igual constitui-se em injustiça” – os deficientes eram amparados e protegidos pela sociedade.

SILVA (1987) descreve inúmeros episódios e/ou referências históricas aludindo ao contingente de pessoas com deficiência. Não vale mencionar ou reproduzir o que o referido autor narra, que estuda a questão desde a História Antiga até o século XX, mas podemos dizer que é de grande importância e interessante realçar alguns aspectos trabalhados por este autor na “Épopeia Ignorada” das pessoas com deficiência ao longo da História.

Em algumas civilizações os anões passam meio que despercebidos e não há sequer relato da existência deles, é na civilização Egípcia que os anões aparecem com mais frequência, tanto na vida como na arte Egípcia. A civilização Egípcia é uma das mais antigas da humanidade e registrou relatos das deficiências físicas, inclusive da acondroplasia. Na cultura egípcia antiga os anões jamais foram olhados como

seres marginalizados ou desgraçados, inferiores aos outros homens. Os de classes mais elevadas podiam aspirar a qualquer cargo que fosse. Os provenientes de classes mais pobres eram por vezes adquiridos por obterem algumas qualidades que os diferenciavam de outros e muitos eram classificados como raça (SILVA, 1987). Os anões da raça Dang, por exemplo, eram os mais procurados por serem excelentes dançarinos. “Há textos e hieróglifos que a eles fazem menção” (SILVA, 1987). Afrescos existentes nas paredes e outros recantos dos túmulos por vezes magníficos e algumas estatuetas sugerem-nos que havia um elevado número de anões no Egito. Eles são em geral representados com fidelidade: corpos musculosos, um pouco gordos, membros curtos, cabeças grandes, pernas por vezes arqueadas e muitas vezes corcundas.

Em algumas obras de arte os anões aparecem aos pés de seus mestres ou cuidam de animais favoritos. Aparecem levando um cão para passear, caçando pássaros ou segurando um macaco preso; outras vezes são representados fazendo trabalhos de ourivesaria ou joalheria. Um dos deuses do imenso panteão Egípcio é representado como um anão disforme de pernas arqueadas e aparência feroz. Trata-se de Bés, deus dos combates dos jogos e das danças. Servia de amuleto contra todos os males devido à sua feiura.

Existe no museu do Cairo um sarcófago da época Saíta (1150 a 336 a.C.) com a famosa múmia de Talchos representado na tampa como um anão que realmente era em vida. A inscrição cita sua piedade, pois dançava significadamente em festas religiosas.

Muitos pintores do conhecido período renascentista retratam em suas obras cenas de pessoas com deficiências dos mais variados tipos impactantes, dentre elas aparecem muitas figuras de pessoas com acondroplasia, anões retratados individualmente ou inseridos em grupos: "Retrato da família da Marqueza de Mãtoa", de Mantegna (1431 a 1506); "O Anão de Felipe IV", Retrato de Dom Antônio, Inglês", "Menino de Vallecas de Diego Velázquez," "Os anões", de Johann Van Kessel (1926 a 1979); "Cilene como a Bacante", de Rubens (1577 a 1640); "A Ceia na Casa dos Fariseus", de Moretto da Brescia (1490 a 1555); "Núpcias de Caná", de Paulo Veronese (1528 a 1588); "Estudo Sobre Anões", de Tiepolo (1693 a 1770). No tocante a deficiências físicas, um dos pintores mais célebres da Renascença, Rafaello (1488 a 1520), desenhou uma interessante gravura que se encontra no museu de South Kensington. Ela mostra um homem paralítico na porta de um templo, perto de São

Pedro e de São João em seu trabalho de assistência a enfermos.

Destacamos aqui duas questões. O primeiro aspecto é a constatação de que sempre existiram na História indivíduos com algum tipo de limitação física, sensorial ou cognitiva. Como afirma SILVA (1987): as anomalias físicas ou mentais, deformações congênitas, amputações traumáticas, doenças graves e de consequências incapacitantes, sejam elas de natureza transitória ou permanente, são tão antigas quanto à própria humanidade (SILVA, 1987, p. 21). Esta afirmação tem uma importância enorme para que todos nós possamos de uma maneira clara reconhecer que nos grupos humanos de todas as civilizações mesmo que não seja de uma forma clara existiam pessoas com deficiência e de mobilidade reduzida. Nesse caso pode-se afirmar que desde o mundo primitivo até os dias atuais, sempre existiram pessoas que nasceram com alguma limitação ou durante a vida por algum motivo tornaram-se deficientes, seja por acidentes ou por qualquer outro motivo acabaram deixando de andar ou tendo seus movimentos limitados, deixando de ouvir ou enxergar. Em segundo lugar, podemos dizer que, tragicamente, durante muitos séculos, a existência destas pessoas foi ignorada por um sentimento de indiferença ou desprezo, a discriminação começa a partir do momento em que saímos do âmbito individual e começamos a separar ou classificar grupos de pessoas baseados uma ou algumas, entre todas aquelas milhões de características que diferem seres humanos, o preconceito sempre presente nas mais diversas sociedades e culturas; mas essas pessoas de uma forma ou de outra, sobreviveram. É preciso que se desenvolva uma cultura de valorização da adversidade, para exercerem desde cedo à função social que possibilite a compreensão das semelhanças entre os seres humanos e a diversidade existente em cada um deles.

## 1.2 – Características do nanismo

Ao contrário do que se pensa o nanismo é uma doença genética muito comum que provoca um crescimento esquelético anormal, resulta na baixa estatura inferior à da média populacional. A acondroplasia é um dos tipos mais comuns de nanismo, podendo ser hereditária ou fruto de uma mutação genética, isso significa dizer que pessoas com estaturas normais podem gerar filhos anões. As pessoas com o nanismo trazem características muito marcantes, que podem ser identificadas facilmente: baixas estaturas pernas e braços pequenos desproporcionais ao tamanho da cabeça e ao comprimento do tronco. Existem dúvidas para algumas pessoas entre o nanismo e o distúrbio do crescimento infantil, porém o nanismo tem causas genéticas e os sintomas já aparecem no nascimento ou nos primeiros dias de vida do bebê.

SOUZA (2008) define algumas das características mais comuns das pessoas com nanismo. O encurtamento ocorre principalmente na parte superior dos braços e nas coxas, o adulto com acondroplasia apresentam uma curva acentuada no final da coluna vertebral, que apresenta uma saliência, tem as pernas curvas arqueadas e podem apresentar limites na movimentação dos cotovelos, pois eles não se dobram completamente. Outra característica muito comum entre as pessoas com nanismo são as mãos pequenas e dedo grosso, testa proeminente e achatamento na parte de cima do nariz, os pés planos, pequenos e largos, o desalinhamento dos dentes também é uma forte característica entre as pessoas com nanismo. Demora em começar a caminhar, o que pode ocorrer entre os 18 e os 24 meses de idade. Várias crianças acondroplásticas podem flexionar a articulação de seus dedos, pulsos, cintura e joelhos a um ângulo muito grande devido a ligamentos frouxos de certas articulações. Esses sinais são observados no nascimento e a acondroplasia pode ser diagnosticada também

nessa época na grande maioria dos casos, mas a maioria não apresenta alteração intelectual. Temos o “nanismo pituitário, esse tipo de nanismo não é considerado o verdadeiro, pois não é de causa genética” (SOUZA 2008). Sua causa é uma disfunção na glândula pituitária que causa insuficiência na produção do hormônio do crescimento, essa insuficiência pode ter causa na inexistência, trauma ou tumor na glândula pituitária, esse tipo de nanismo também pode ter deficiência em outros hormônios, (SOUZA 2008).

A acondroplasia, que também é chamada de deficiência dos anões, possui características físicas mais acentuadas como cabeça desproporcional ao corpo, pés tortos, membros curtos, troncos mais alongados, além da baixa estatura. Alguns desses sintomas segundo alguns geneticistas podem ser tratados, como por exemplo, o pé torto, porém essas características não são somente as citadas acima, pois o nanismo se subdivide em 200 tipos. Caracterizam-se também pela proeminência da testa, olhos separados, mandíbula crescida, arcada dentária pequena e dentes desalinhados. A altura das pessoas com nanismo varia entre 70 cm e em 1.40 cm.

O médico Jean Llerena, do Instituto Nacional Fernandes Figueira (FIOCRUZ), explica que a cada 200 tipos de nanismo existem particularidades específicas. O especialista diz que qualquer casal pode ter filho com nanismo, mas se um dos pais já tem a displasia o risco de transmissão dessa característica aos filhos aumenta e, por isso é indicado um aconselhamento genético. Há dois tipos de nanismo mais comuns. O primeiro é o nanismo pituitário que acontece com uma deficiência da glândula da hipófise e pode ser corrigido com tratamento hormonal. O segundo é o ancondroplástico que é o adoecimento próprio dos ossos e não tem tratamento formal estabelecido. “O que se faz em alguns casos de acondroplasia é o alongamento dos ossos. Só que é caso a caso. (...) Aqui no Brasil não temos muitos profissionais que sejam habilitados nessa alternativa terapêutica”, pontua Llerena. Coutinho (2017). Segundo o especialista, o nanismo pode ser identificado pela ultrassom durante a gestação e até mesmo por testes de extração de DNA intrauterino, mas o diagnóstico final só acontece após o nascimento. O raio-x da criança é o exame mais importante para a definição do caso e é responsável por 80% dos diagnósticos.

A doença genética não significa diretamente a redução da expectativa de vida. Cada pessoa com nanismo é diferente e pode ou não apresentar complicações de saúde associadas. O médico também desmistifica qualquer relação entre o nanismo e a infertilidade ou deficiência intelectual: “Os ancondroplásticos são férteis como a população em geral. E são tão inteligentes como pessoas de estaturas ditas normais”

(COUTINHO, 2017). É recomendado o acompanhamento médico cuidadoso, com especial atenção para complicações neurológicas (hidrocefalia, compressão medular), deformidades ósseas e infecções recorrentes nos ouvidos. Segundo a Sociedade Brasileira de Pediatria do Estado do Rio de Janeiro (SOPERJ), (TOLEDO 2017).

Pouco se sabe sobre o vasto universo do nanismo, poucos médicos estão aptos ou têm experiência de vida para lidar com o assunto, mesmo sendo o nanismo uma deficiência de longos séculos ainda falta muito para ser conquistado tanto no campo da biologia e da sociologia.

## **CAPÍTULO 2 – ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA**

### **2.1 – Acessibilidade e mobilidade urbana para todos**

A mobilidade urbana pode ser entendida como as condições de deslocamento humano e de bens pela cidade, independentemente da forma de transporte empregada: coletivo ou individual, motorizado ou não, (Gomide & Galdino, 2013). Segundo Renata Cardoso Magagnin do departamento de arquitetura e urbanismo e paisagismo da Universidade Estadual Paulista. Bauru SP, a mobilidade urbana envolve planejamento estudos associados ao crescimento das cidades, às questões de transporte, como qualidade eficiência, segurança e disponibilidade desses meios de transporte para a população e de grande importância para o processo de circulação de pessoas nas cidades; a falta de um bom projeto conseqüentemente interfere na mobilidade urbana de maneira que impede que todos possam ter acessos aos transportes públicos.

Ressalto que a mobilidade urbana está relacionada à acessibilidade, ao direito e as necessidades que as pessoas têm de se locomoverem pelas cidades, sem nenhum tipo de exclusão, garantindo a todos o direito de ir e vir, sem nenhum tipo de restrição e é importante, necessário incluir todo e qualquer cidadão independente de deficiente ou não. Ter acesso ao sistema de transporte com segurança e qualidade é um direito de todos inclusive das pessoas com deficiência. O capítulo X do estatuto da pessoa com deficiência fala sobre o direito ao transporte à mobilidade de todas as pessoas com deficiência, mesmo sem citar nenhum tipo de deficiência, sinalizo que o nanismo não é lembrado em nenhuma legislação vigente. Art. 46. O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos

os obstáculos e barreiras ao seu acesso. Mesmo tendo varias legislações que garantem esses direitos as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida passam muitas vezes despercebidas aos olhos dos gestores da política de acessibilidade e mobilidade urbana assim como nas demais políticas.

“A acessibilidade ao sistema de transporte público está relacionada com as distâncias que os usuários caminham quando utilizam, desde a origem da viagem até o ponto de embarque e do ponto de desembarque até o destino final. Quanto menos o passageiro caminha, melhor é a acessibilidade ao sistema de transporte público”, (Cardoso, 2008).

Acessibilidade é a possibilidade de qualquer pessoa, independentemente de suas capacidades físico-motoras e perceptivas, culturais e sociais, usufruírem os benefícios de uma vida em sociedade principalmente da locomoção. É o direito que todos têm de usar os meios de transporte públicos e serviços, de frequentar locais públicos, de se divertir, estudar, e, também, de acessar qualquer meio de comunicação, desde a televisão até sistemas de informação computadorizados. Para que haja verdadeira acessibilidade, mobilidade todas as pessoas com deficiência precisam estar incluídas e tenham seus direitos garantidos, é necessário que sejam feitas adaptações em prédios públicos e prédios privados, nos coletivos de transporte público urbano, rebaixamentos, plataformas, rampas nos pontos de ônibus da cidade para que as pessoas com nanismo possam ter acessos sem grandes dificuldades e esforços físicos. Que as Informações não sejam somente em braile e nos pontos de ônibus, mas em locais públicos e privados que circulam pessoas com todo e qualquer tipo de deficiência, as pessoas com nanismo também precisam ter acesso as informações claras e objetivas respeitando seus limites e suas alturas físicas. É direito de todos que essas informações sejam claras e objetivas. Acessibilidade e respeito são direitos absolutamente essenciais para as pessoas com deficiência ou não, e sim de forma geral, uma vez que os principais obstáculos são a falta de acessibilidade, mobilidade, tendo a ignorância e o preconceito como complemento torna-se tudo mais difícil. A alternativa mais eficaz para o combate a esses males é a educação, por meio de campanhas midiáticas e escolares. Nada mais correto do que consagrar tais direitos no texto constitucional, tanto pelos efeitos pedagógicos, quanto pelo peso jurídico de explicitar essas garantias contidas na nossa Lei Magna.

Os anões são considerados deficientes físicos desde 2004 e com isso podem ser beneficiados, com as adaptações em ônibus, banheiros públicos, caixas eletrônicos, dentre outros, assim como a lei de cotas, que obriga as empresas com

mais de 100 empregados a preencher de 2% a 5% dos seus cargos com deficientes. Mas ainda não existem no Brasil projetos desenvolvidos e voltados exclusivamente para as pessoas com nanismo que acabam meio que utilizando adaptações voltadas para outras deficiências. Não são cadeirantes, tem os braços e pernas curtas, necessitam de adaptações exclusivas. “O Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, órgão ligado à Secretaria Especial dos Direitos Humanos e responsável por desenvolver políticas públicas, não conta com um representante específico para o nanismo”. Das 36 “cadeiras ocupadas por representantes de ministérios e entidades de defesa, não há nenhuma do nanismo”, tampouco há discussões ou solicitações que atendam diretamente a eles. A Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida, criada em São Paulo em 2005, afirma que não há projetos específicos para os anões, já que isso "significaria uma segregação". "Nós promovemos ações para melhorar a acessibilidade em geral", afirma a assessoria, segundo Gabriela Sylos (2008) do UOL notícias. A informação não chega ao conhecimento de todos, isso faz com que as pessoas com deficiência muitas vezes desconheçam seus próprios direitos, inclusive as pessoas com nanismo, impedindo que lutem e reivindiquem por seus direitos. É necessário que haja mais informações, pois muitos anões não sabem se quer que as agências bancárias precisam ter ao menos um caixa eletrônico mais baixo para melhor atendê-los, ou que são isentos de pagar passagens em transportes públicos, por vários motivos acabam se acomodando e não buscando a informação necessária para que possam reivindicar esses direitos garantidos por lei. Sabe-se que não é tão fácil se lutar por direitos no Brasil haja vista que vivemos numa sociedade capitalista onde muitas vezes as políticas públicas muitas vezes não cumprem seu verdadeiro papel. Mas, é preciso ressaltar que todas as conquistas em termo de direitos até os dias atuais vieram por meios de lutas de classes e resistências. Precisamos nos aprofundar cada vez nesta questão da mobilidade urbana e acessibilidade, pois é de grande importância que todos os seguimentos da sociedade saibam de fato sobre esse assunto para que juntos possamos nos fortalecer e lutar por nossos direitos. O nanismo precisa ser reconhecido como deficiência de fato e ter seus direitos garantidos, juntos devemos unir forças, divulgar e apoiar as associações de nanismo que aos poucos se fortalecem, ganham visibilidade e se multiplicam. É muito importante que todos os seguimentos da sociedade se juntem para apoiar essas causas. Todos juntos lutando por políticas realmente inclusivas, combate aos



preconceitos e discriminação de forma ampla e geral.

O Trabalho da/o Assistente Social é de grande relevância e pode contribuir positivamente com esse debate em defesa da mobilidade urbana como um direito fundamental dos sujeitos de direitos que acessam o SUAS, Sistema Único de Assistência Social que garante proteção social aos cidadãos, pois o serviço social está ligado diretamente à expressão da questão social e na luta por direitos assim como o rompimento da discriminação, o combate ao preconceito, e na luta por uma sociedade livre e emancipada. Educação, transporte, saúde e cultura não podem ser debatidas sem levar em consideração à questão urbana, a acessibilidade, a mobilidade e as legislações e políticas no sentido macro.

## **2.2 – A política nacional de mobilidade urbana (PNMU)**

Em 12 de abril de 2012, entrou em vigor a lei nº.12.587, denominada Lei Nacional de Mobilidade Urbana, que instituiu os princípios, as diretrizes e os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana, tornando-a um instrumento de promoção da sustentabilidade socioeconômica e ambiental e da melhoria das condições urbanas das cidades.

Apontado por Guimarães (2012), a referida Lei reserva especial atenção aos serviços públicos de transportes, bem como os princípios de direitos que os orienta, reconhecendo inclusive, a essencialidade, a sustentabilidade, a mobilidade e a acessibilidade como diretrizes fundamentais no desenvolvimento sustentável e da convivência no contexto urbano. O IPEA (2013) identificou que “a nova Lei preserva quase que a totalidade dos princípios e das diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável formulada pelo Ministério das Cidades em 2004”, entre eles a acessibilidade universal e a equidade no acesso ao transporte público coletivo; aspectos relacionados ao planejamento urbano e ao controle e uso do solo; prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado.

Segundo a professora Vanessa Sanae Iwamoto (2019), a mobilidade urbana é uma grande preocupação para o planejamento urbano das cidades devido aos transtornos que gera se mal edificada na concepção de plano, pois um bom projeto tem que está pronto para atender as necessidades de todos sem excluir ninguém, principalmente as pessoas com deficiências ou mobilidade reduzida, é preciso um bom planejamento e isso gera grandes desafios para os gestores públicos das

idades brasileiras.

O Brasil sempre apresentou graves problemas de infraestrutura para melhorar a segurança e atender às necessidades da população, principalmente das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, seja nos transportes coletivos ou nos espaços públicos. Compreender como as pessoas com nanismo percebem o serviço de transporte e a acessibilidade que tem à sua disposição é importante, inclusive para que esses possam ser melhorados não somente no que tange à oferta de mais ônibus adaptados, mas principalmente, no que se refere à cultura de respeito aos direitos dessas pessoas como cidadãos. Acessibilidade não é um assunto de apenas uma pasta municipal.

De forma ampla e geral, podemos dizer que a PNMU é um marco na legislação, pois buscou democratizar o processo incentivando a participação da sociedade nas decisões sobre o trânsito e o transporte, com foco na integração entre diferentes modais, a sustentabilidade e a universalidade no acesso à cidade. A Política Nacional de Mobilidade Urbana é produto de cerca de duas décadas de debates e pode ser considerado um avanço por delegar, entre outras coisas, responsabilidades aos diferentes entes da federação. Uma inovação de grande importância foi tornar obrigatórias as cidades que possuem acima de 20 mil habitantes a elaboração de planos de mobilidade e a ênfase aos modos de transportes não motorizados, bicicletas, patinetes e tantos outros.

Aprovada em 2012, pelo governo de Dilma Rousseff, a lei de mobilidade urbana nº 12.587 estabelece diretrizes para o desenvolvimento da rede viária das cidades brasileiras e busca contribuir com a organização dos deslocamentos nos centros urbanos do país.

Inicialmente o decreto definia abril de 2017 como data-limite para apresentação do plano a data foi postergada para 12 de abril de 2019. Além disso, a lei define também que os municípios que não tenham elaborado o plano de mobilidade urbana até abril de 2019 ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência da lei. No entanto, em novembro do ano passado, o Governo Federal postergou novamente a data limite cada município tinha para a elaboração do plano de mobilidade e estendeu até 21 de abril de 2021, de acordo com a medida provisória nº906/2019.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, em seu Art. 5º, descreve os

seguintes princípios.

“I - acessibilidade universal”.

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais.

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo.

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano.

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas.

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços.

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

X - “eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana” (Brasil, 2012).

Estes princípios da Lei 12.587/2012 visam promover a mobilidade urbana sustentável nos municípios brasileiros e contemplar as necessidades de todas as pessoas, inclusive daquelas que possuem algum tipo de deficiência, conforme especifica o inciso IV de seu artigo 24 (Brasil, 2012), todavia muitas pessoas com deficiência, em várias partes do Brasil, encontram obstáculos que dificultam ou impossibilitam sua mobilidade, restringindo-as ao seu ambiente doméstico e cerceando sua independência, sua capacidade de ter uma vida produtiva e social ativa e seu direito de ir e vir negado.

### **2.3 – A mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro**

Diariamente milhares de pessoas utilizam os transportes públicos coletivo na cidade do Rio de Janeiro para se locomoverem, seja para o trabalho ou para outros fins. Sucede que a concessionária de serviço público deve garantir a todos os usuários segurança, eficiência, generalidade e conforto para que possa garantir acessibilidade de todos, sem excluir nenhum cidadão inclusive os deficientes físicos ou pessoas de mobilidade reduzida dentre elas as pessoas com acondroplasia.

O serviço de transporte público coletivo é estabelecido por intermédio de normas gerais sobre licitações e contratos administrativos no âmbito do poder público; concessão de serviço público e a delegação de sua prestação, feita pelo o poder

público concedente, mediante licitação (na modalidade de concorrência) à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo certo, conforme previsão no ordenamento jurídico pátrio – leis 8.666/93 e 8.97/95. (BARÇA, 1990).

O que constatamos no dia a dia é uma realidade bem diferente e até frustrante, podemos notar nitidamente que o serviço de transporte público viola a dignidade dos seus usuários, que no dia a dia passivamente convivem e passam por problemas, enfrentam superlotações nos transportes públicos coletivos, sucateamento de frotas e insuficiência de demanda de horários acarretando sérios prejuízos a os usuários desse serviço. A falta de adaptação para garantir a os deficientes físicos e pessoas de mobilidade reduzida os seus direitos de cidadãos garantidos por lei é outro grande problema de desrespeito, muitos deficientes parecem ser invisíveis a os olhos dos gestores dessa política, é o caso do nanismo.

A adaptação de ônibus para o acesso a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida está prevista nos artigos 227 e 244 da Constituição Federal de 1988. Ela foi regulamentada somente em 2000, por meio da Lei nº 10.098 e, posteriormente pelo o Decreto n. 5.296 de 2004 que estabeleceu, em seu Art. 38, que “a frota de veículos de transporte coletivo rodoviário e a infra-estruturar dos serviços deste transporte” deveriam estar totalmente acessíveis até dezembro de 2014. Entretanto o que vemos na cidade do Rio de Janeiro até o presente momento é outra realidade.

Segundo dados do IBGE/2018 apontam que dentre 5.570 municípios brasileiros, 1.679 (30,1/) contavam com transporte intramunicipal<sup>1</sup> por ônibus até 2017. Entre os 3.891 municípios que não tinham o serviço, 1.222 (31,4 / desse grupo) eram atendidos por linhas intermunicipais, os dados do IBGE mostram que entre 1.017 municípios com frota total ou parcialmente adaptadas, 98 não souberam informar o tipo de adaptação utilizada.

Dentre os demais 919.292 (31,8/) tinham adaptações feitas nas formas indicadas como prioritárias as formas da ABNT ( piso baixo ou piso alto com acesso realizado por plataforma de embarque e desembarque). Valem lembrar que 40% dos municípios brasileiros têm menos de 20 mil habitantes. Então municípios pequenos podem não precisar do transporte intramunicipal, SILVEIRA. Daniel (2018) *Apud* (PACHECO 2018).

---

<sup>1</sup> Ônibus intramunicipais são coletivos que circulam apenas dentro dos municípios.

Mesmo sendo feitas algumas adaptações nos coletivos em nenhum deles foram mencionadas adaptações voltadas às pessoas com nanismo. O projeto de Lei nº 1133/2019 do deputado Geovani Ratinho da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, obriga as empresas de transporte coletivo rodoviário interestadual e internacional operar todas as linhas com ônibus adaptados na totalidade da frota, para garantir a acessibilidade e o transporte seguro de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida no estado do Rio de Janeiro, na verdade o que se pode constatar é que nenhuma dessas adaptações foi desenvolvida pensando em todas as deficiências é o caso das pessoas com nanismo que acabam utilizando adaptações criadas e desenvolvidas para outros tipos de deficiência e que muitas vezes não suprem as suas necessidades de conforto e segurança.

### **2.3 – Legislações municipais do Rio de Janeiro**

Apesar da grande utilização do transporte coletivo, da imposição legislativa e da crescente solicitação dos usuários com mobilidade reduzida, apenas recentemente gestores e operadores passaram a se preocupar com a acessibilidade ao transporte coletivo e em como atender a essa demanda. Apesar de viver uma rotina normal, como a de qualquer outro cidadão, as pessoas com nanismo precisam enfrentar todos os dias, a discriminação, o preconceito e a falta de acessibilidade nos transportes públicos da cidade do Rio de Janeiro. Os ônibus coletivos, especialmente, não cumprem com o que determina a legislação para atender esses cidadãos.

Segundo COSTA *apud* Dischinger e Bins Ely (2009), a acessibilidade não está apenas ligada a fatores físico-espaciais, mas também a aspectos sociais, políticos e culturais, tais como o preço do transporte público, a falta de compreensão de uma informação por um turista estrangeiro, o analfabetismo, e outras questões que restringem e até impedem a realização das atividades desejadas. De acordo com os autores, É importante que se entenda a acessibilidade não apenas em seu conceito, mas como direitos garantidos por lei, entender que seu sentido original nos faz refletir sobre e pensar que a acessibilidade não fica apenas equiparada com um ambiente livre de barreiras e sim a vários ambientes que permitam a todos o direito de ir e vir, sendo necessário, para tal, que haja adaptações para que as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida possam de fato ter seus direitos garantidos, assim como todos os cidadãos com acondroplasia, ou não.

Para que haja uma acessibilidade de verdade é necessário que se elimine todas as barreiras que impedem das pessoas se locomoverem e que essa locomoção possa se realizar de maneira ampla e segura para todos. Para que isso realmente possa ser concretizado é preciso que as leis nesse país sejam respeitadas.

Duarte e Cohen (2004) afirmam que a acessibilidade não deve favorecer apenas às pessoas com alguma mobilidade reduzida, pois isso aumentaria à segregação e a exclusão espacial, segundo os autores, a acessibilidade deve ser pensada a favorecer todos de uma forma geral e ampla. Quando um espaço é pensado e arquitetado para atender todos os seguimentos da sociedade independente de serem deficientes ou não, é pensado para atender e receber as mais variadas limitações físicas, ele é um espaço bom para todos e mostra que a acessibilidade realmente existe e que a lei está sendo colocada em prática e respeitada.

A precarização dos ônibus municipais e intermunicipais na cidade do Rio de Janeiro tem sido um dos maiores desafios, pois passa por vários governos e nada de fato é feito para a melhoria dos transportes públicos. A descrição parece um cenário de guerra, e não deixa de ser, já que essa é a triste realidade enfrentada por milhões de brasileiros e cariocas todos os dias.

O ex-prefeito da cidade do Rio de Janeiro Marcelo Crivella, considerando a Constituição Federal Brasileira de 1988 e respectiva incorporação da convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência, na qual o Brasil assumiu o compromisso para a adoção de medidas para a melhoria do acesso das pessoas com deficiência ao meio físico, ao transporte, à comunicação e a informação, instalação e serviços aberto ao público ou de uso público; considerando o que garante a lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015 (Lei Brasileira de Inclusão- LBI) e a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 que, institui diretrizes da Política nacional de Mobilidade Urbana e a Lei complementar nº 94 de 01 de janeiro de 2009, instituiu obrigatoriedade de que em todas as edificações ou instalações novas ou existentes, não residenciais, comerciais ou não, ou que envolvam interesses turísticos de qualquer natureza, sejam promovidas adaptações necessárias a garantir a acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e que a Lei Municipal nº 3.311, de 05 de dezembro de 2001, institui a obrigatoriedade de os condomínios residenciais multifamiliares promoverem adaptações para pessoa com deficiências para uma livre locomoção e, considerando as recomendações técnicas de acessibilidade da NBR 9050/2015 e

NBR 16537/2016 (ABNT) estabeleceu por decreto, em a Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA “cujo objetivo é elaborar, propor e analisar normas, ações, medidas de controle e de monitoramento que visem garantir acessibilidade para pessoas com deficiência e com mobilidade reduzida às edificações, vias e espaços públicos, transportes, mobiliários, equipamentos urbanos e sinalizações, bem como aos meios de comunicação”

Já a Lei nº 7.841/ 2018, de autoria da deputada Martha Rocha, é uma das poucas que se referem diretamente às pessoas com nanismo. Ela visa conferir a este público acessibilidade aos sanitários dos estabelecimentos comerciais, de serviços e das repartições públicas. Embora não haja dados oficiais que os quantifiquem e qualifiquem em nosso País, estima-se que 1% da população do Brasil sejam pessoas com nanismo, refletindo a contagem de 01 anão a cada 20.000 nascimentos de crianças. Precisamos considerar que o desenvolvimento global do indivíduo, só poderá ser completo se acontecer em todas as áreas de sua formação. “O ser humano é um ser social e biológico e possui necessidades mínimas que precisam ser atendidas para que ele possa viver bem, seja no âmbito econômico, político, social, educacional ou familiar, entendo que os diversos graus e peculiaridades que caracterizam as pessoas com nanismo que dever ser considerados nas questões de acessibilidade a eles conferidas, devendo todos os estabelecimentos, públicos ou privados, recorrerem, sempre que possível, aos padrões internacionais de acessibilidade” (ROCHA, 2016). Sendo uma reivindicação muito pertinente das pessoas com nanismo a falta de vasos sanitários adaptados, para uso exclusivo deles é outro problema, os anões possuem membros inferiores curtos e acabam não alcançando nem se sentindo confortáveis e seguros ao usarem os vasos sanitários de alguns estabelecimentos públicos ou comerciais.

Através do projeto de Lei Nº 1745/2016, foi sancionada a Lei nº 7.841/ 2018, de autoria da deputada Martha Rocha que estabelece a obrigatoriedade de medidas de acessibilidades e adaptações de sanitários nos estabelecimentos comerciais, de serviços e nas repartições públicas, para utilização das pessoas com nanismo ou baixa estatura, no âmbito do Estado do Rio de Janeiro.

De acordo com a medida, locais com 10 ou mais sanitários deverão disponibilizar suporte adequado para utilização por pessoas com nanismo, confeccionada de material esterilizável e com superfície antiderrapante. O tablado

também deve ser idealizado para que não haja a necessidade de ser tocado com as mãos. Os locais afetados devem se adequar à nova lei dentro de um ano. Aqueles que descumprirem o proposto são passíveis de multa diária no valor médio de R\$ 320, além de sanções previstas no Código de Defesa do Consumidor (CDC) e podem até ter o estabelecimento fechado.

Esta medida vem atender a um anseio emergencial da comunidade carioca de baixa estatura que passa despercebida diante os olhos da sociedade. A lei foi sancionada, mas é preciso que seja fiscalizada por parte dos órgãos responsáveis, é necessário também que a sociedade tenha o conhecimento da lei para que possam fortalecer a luta, cobrar em fazer valer os direitos não só das pessoas com nanismo, mas de todo o seguimento da sociedade.

No âmbito estadual temos também o Projeto de Lei nº 1705 de 2019 de autoria do Deputado Gil Viana, que trata do direito à acessibilidade das pessoas com nanismo. O projeto é descrito com a seguinte justificativa: O nanismo é um transtorno que se caracteriza por uma deficiência nos crescimento, que resulta numa pessoa com baixa estatura se comparada com a média da população de mesma idade e sexo.

Transformada em números, essa medida corresponde a um percentil inferior a três na curva de crescimento estabelecida pela Organização Mundial de Saúde (OMS), ou menor que dois desvios-padrão abaixo da altura média prevista para a idade e sexo, na ausência de causas que justifiquem o retardo do crescimento.

No Brasil, a condição de nanismo é reconhecida como deficiência física desde 2004, segundo o Art. 4 do Decreto 3.298/1999, é considerada pessoa com deficiência todas as que se enquadram nas categorias de deficiência física, mental, visual, auditiva, e deficiências múltiplas, ou seja, aquelas com associação a duas ou mais deficiências. As pessoas com nanismo ou baixa estatura encontram diversas dificuldades nas tarefas do dia a dia que não atendem suas necessidades físicas e cognitivas. Esta condição traz insegurança, desconforto e também exclusão social. 'Uma das dificuldades encontradas é a questão da altura que se encontram os validadores dos cartões de transporte, nos veículos de transporte públicos terrestres, VIANA (2019).

O projeto de Lei. Nº 1705/2019, portanto, dispõe sobre a obrigatoriedade das empresas privadas de transportes públicos terrestres a equiparem seus veículos com



validador acessível às pessoas com nanismo ou baixa estatura, no âmbito do estado do Rio de Janeiro. Na cidade do Rio de Janeiro tantos os espaços públicos e os transportes urbanos municipais e intermunicipais não permitem que as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida usufruam o direito à acessibilidade. Nos coletivos as dificuldades de locomoção dessas pessoas é uma triste realidade cotidiana. Pessoas com nanismo relatam inúmeros problemas enfrentados no cotidiano, não conseguem alcançar os degraus dos ônibus para terem acesso, isso os deixa inseguros e com receio de sofrerem algum tipo de acidente. Quando conseguem adentrarem nos coletivos surgem outros problemas, como a falta de bancos rebaixados que possam proporcionar conforto e segurança. São várias e nítidas as barreiras que impedem a independência e autonomia das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida ao fazerem uso dos transportes públicos coletivos na cidade do Rio de Janeiro.

Os meios de transportes trens, barcas vlt, brt e metrô fazem parte do dia a dia de qualquer cidadão carioca, porém o mais utilizado ainda continua sendo os ônibus e é exatamente desses transportes que as pessoas com nanismo mais se queixam. A adaptação de ônibus para o acesso a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida está prevista nos artigos 227 e 244 da Constituição Federal de 1988. Ela foi regulamentada somente em 2000, por meio da Lei nº 10.098 e, posteriormente pelo o Decreto n. 5.296 de 2004 que estabeleceu, em seu Art. 38, que “a frota de veículos de transporte coletivo rodoviário e a infraestrutura dos serviços deste transporte” deveriam estar totalmente acessíveis até dezembro de 2014 e até o presente momento os problemas continuam e se não houver uma fiscalização por parte dos órgãos competentes e uma cobrança por parte da sociedade, esses problemas nunca terão fim.

Desafios diários são enfrentados por todos os cidadãos que precisam utilizar os meios de transportes públicos coletivos para se locomoverem na cidade do Rio de Janeiro, as dificuldades encontradas são uma verdadeira batalha, que não inclui apenas as pessoas com deficiência ou de mobilidade reduzida e sim todos que precisam fazer uso desses meios de transporte sentem, é certo que todos enfrentam sérios problemas de mobilidade. É uma luta constante e diária que parece não ter fim, sabemos que é um problema político de atenção e de competência da Secretaria Municipal de Transportes SMTR, que é responsável pelos projetos de melhoria da qualidade dos transportes públicos de passageiros, a SMTR deve ter o objetivo de

promover mais segurança e conforto para população, regulamentar e fiscalizar os meios de transportes, principalmente os coletivos, percebe-se que o descaso é total e os problemas parecem não ter fim, um simples rebaixamento na altura dos validadores desses coletivos já faz uma diferença para as pessoas com nanismo, mas isso parece ser um grande problema para as empresas de ônibus por gerar custos.

Os ônibus têm validadores ficam numa altura de 1 metro e 80 centímetros para as pessoas com nanismo e isso torna inviável fazer uso desses validadores, pois as suas alturas físicas não os permitem alcançarem e fazer uso dos equipamentos que valida e destrava a roleta, permitindo assim que tenham acesso integral ao coletivo, muitos anões precisam recorrer da ajuda de outras pessoas e acabam muitas vezes sofrendo algum tipo de piada de mau gosto, deboche ou preconceito, isso é muito comum até mesmo por parte de algum motorista, relata alguns anões. Motoristas que por falta de preparo e conhecimento acabam destratando esses cidadãos, pois não sabem a diferença entre brincadeira e bullying. A tecnologia se desenvolve em grande velocidade e alguns ônibus da cidade do Rio de Janeiro já dispõem do leitor facial que reconhece o rosto do titular do RioCard podemos afirmar que na atual conjuntura essa nova modalidade torna-se mais uma vez inviável para as pessoas com nanismo, se não houver o rebaixamento desses equipamentos os anões não conseguirão alcançar, pois como sabemos eles tem baixa estatura. Não adianta aderir às novas tecnologias excluindo parte da sociedade, é necessário que se pense em todos os seguimentos da sociedade para poder pensar em desenvolver algo que supostamente trará benefícios para a sociedade, é preciso que se tenha consciência que Inclusão social e mobilidade urbana são para todos, é fazer com que as pessoas deficientes e com mobilidades reduzidas sintam-se realmente incluídas, é saber que a sociedade é composta por vários tipos de pessoas e respeito às diferenças é fundamental.

## **2.4 – O Rio de Janeiro como sede das olimpíadas e paraolimpíadas**

Para a realização dos jogos olímpicos sabe-se que foram feitos grandes investimentos pelas três esferas: união, estado e município do Rio de Janeiro, tanto para a Copa do Mundo de 2014 e para a Olimpíada Rio 2016 e que não mostraram os efeitos desejados e esperados pela população carioca que acreditava que teria uma cidade mais acessível e com menos problemas. O fato é que nenhum legado ficou em

termos de acessibilidade como realmente deveria ter ficado. Entendemos que a geografia e esportes formam a primeira vista, um casamento inusitado, mas com razoáveis perspectivas futuras. Muitas vezes trata-se apenas de superar um preconceito para notar que a geografia já produz vias de análise bastante adequadas ao tratamento do fato esportivo. Milton Santos, ao tratar das novas condições da “fluidez” (capacidade ampliada de deslocamento espacial, superando distâncias e “barreiras”), afirmam que estas se baseiam em formas, normas e informações universais, (SANTOS, 1996), haja vista que a cidade do Rio de Janeiro também sediou as paraolimpíadas e mesmo assim a falta de acessibilidade continua até o presente momento, tanto para as pessoas com deficiência física, mobilidade reduzida e as pessoas com nanismo, muitos podem não saber, mas o nanismo é considerado uma deficiência. Essa oportunidade de acessibilidade deveria ter ocorrido e com exclusividade para a rede de transportes público urbano que há muito tempo tem sido problema pra população carioca, empresas de ônibus receberam nos últimos anos investimentos bilionários, sem falar nos preços das passagens que expressa atributos considerados caros aos usuários que pagam por um serviço que deixa muito a desejar e têm os seus direitos lesados, retirados sem o menor pudor por parte dos donos das empresas de ônibus.

Apesar de sediar os Jogos Paraolímpicos 2016 e possuir pontos de acessibilidade em locais turísticos, o Rio de Janeiro ainda é criticado pelos cariocas por condições inacessíveis às pessoas com deficiência em diversas regiões. “Infelizmente, as coisas da cidade continuam difícilimas para uma pessoa em cadeira de roda, de muleta, ou até cega. Desde as calçadas, até as travessias, o transporte público, enfim, é muito difícil transitar pelo Rio, que é uma cidade hostil para a pessoa com deficiência até hoje”, afirma Teresa Amaral, superintendente do Instituto Brasileiro dos Direitos da Pessoa com Deficiência (IBDD), em entrevista à repórter Clara Araújo, da TVT (RBA, 2016). Como podemos ver são grandes as críticas e cobranças não só por parte da população carioca, mas também por alguns meios de comunicação, pois esses problemas de acessibilidade além de trazer grandes transtornos às pessoas com deficiência e de mobilidade reduzida impactam também no dia a dia de todos os cidadãos cariocas que por algum motivo precisam usar esses transportes públicos.

Há muito tempo, até mesmo antes de sediar as Olimpíadas e paraolimpíadas, o Rio de Janeiro tem sido um ambiente desafiador para pessoas com deficiência.

Suas famosas calçadas em estilo português consistem em pequenas pedras formando mosaicos e são frequentemente desiguais ou pontuadas por falhas. Alguns restaurantes têm banheiros no segundo andar, mas não têm elevadores. A maior parte dos prédios não tem acesso via rampa (WASHINGTON, 2016). Ressalto aqui que com os transportes coletivos nunca foi diferente, o descaso, o sucateamento sempre foram muitos visíveis, porém com a realização da copa do mundo 2014 e das olimpíadas 2016 a esperança da cidade se tornar uma cidade realmente acessível parecia ter renascido, pois o Rio de Janeiro, na ocasião, era a primeira cidade sul-americana a organizar uma Olimpíada e uma paraolimpíada, algo que, além de histórico, poderia ter deixado grandes legados e tornado a cidade realmente acessível para todos, o que infelizmente não aconteceu.

Mais de 40 bilhões de reais gastos com operação, obras de mobilidade urbana e a construção de arenas. Isenção fiscal para entidades privadas organizarem a Olimpíada. Subvenção de emergência do Governo federal para realização dos Jogos Paraolímpicos. Quase 100 milhões de reais de custo anual para manutenção de instalações esportivas, parte delas com baixa utilização ou até mesmo abandonadas. A conta para que o Rio de Janeiro abrigasse o maior evento do esporte mundial segue em aberto, com mais da metade de seu rombo bancado pelos cofres públicos. Porém, além dos números oficiais, a fatura começou a ser paga bem antes da cerimônia de abertura em agosto de 2016 – mais precisamente, há uma década. Havia cerca de 10.500 atletas de 206 comitês olímpicos nacionais. O evento durou 17 dias em que competiram em 28 modalidades esportivas e 42 disciplinas, nas olimpíadas 2016 (PIRES, 2019).

Hoje cinco anos após o Rio de Janeiro ter sediado as olimpíadas a cidade continua inacessível para algumas pessoas com deficiências e mobilidade reduzida, dentre elas podemos citar o nanismo, pois não tem de fato nenhuma adaptação que foi desenvolvida pensada para incluir esses cidadãos de direitos.

Desde a Constituição de 1988 até a Lei Brasileira da Inclusão, que é de 2015, nós temos diversas leis que asseguram os direitos das pessoas com deficiência, seja no âmbito federal, seja no âmbito municipal. Talvez, o que a gente precise como sociedade não seja de alguma legislação a mais, mas sim de uma mudança de cultura e uma mudança de pensamento ao enxergar as pessoas com deficiência como pessoas humanas e pessoas semelhantes a qualquer outra pessoa. Precisa-se parar com os estigmas e os preconceitos que as pessoas vão criando ao longo do

tempo e a maneira jocosa como algumas pessoas com deficiência são tratadas, precisamos unir forças e todos juntos lutar, reivindicar todos os direitos que são garantidos por lei para todos os cidadãos, cobrar pra fazer valer tanto as leis como o respeito.

### **3 – A ASSOCIAÇÃO DE NANISMO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (ANAERJ) E A LUTA POR DIREITOS**

#### **3.1 – A Associação de Nanismo do Estado do Rio de Janeiro (ANAERJ)**

Criada em 2009 a Associação de Nanismo do Estado do Rio de Janeiro (ANAERJ) surge em prol das pessoas com nanismo e contra o preconceito, para lutar por uma sociedade mais abrangente e inclusiva e, com a força do coletivo, pela acessibilidade e direitos das pessoas com nanismo, por mais inclusão, respeito e informação. Promover encontros e troca de experiências para ampliar cada vez mais o conhecimento com profissionais especializados no assunto, para lutar contra qualquer tipo de discriminação, principalmente no mercado de trabalho. Segundo Kenia Maria Rio, presidente da ANAERJ, a associação reúne pessoas que possuem algum dos 200 tipos de nanismo e busca ajudá-los a superar as dificuldades enfrentadas por elas no dia a dia. “Lutamos por direitos, não só para os associados, mas para todas as pessoas com nanismo que busquem o apoio a associação” (RIO, 2019).

Sabemos que são muitos os problemas enfrentados pelas pessoas com nanismo na cidade do Rio de Janeiro, a falta de acessibilidade em ambientes e serviços públicos e a falta de adaptações (sempre a maior queixa das pessoas com nanismo). Apoiar as famílias de pessoas com nanismo é fundamental, dar suporte a os pais de filhos com nanismo, que muitas vezes não sabem direito como lidar com essa deficiência, devido à falta de informações, é também um dos objetivos da ANAERJ. Muitos pais, ao receberem o diagnóstico que terão um filho com nanismo, não sabem sequer o que é nanismo, tampouco quais seus direitos e como enfrentar os problemas de acessibilidade, preconceito, discriminação e onde buscar ajuda profissional no campo jurídico de direito e previdenciário. Muitos pais acabam até escondendo os filhos em casa, talvez por proteção ou até mesmo por saberem as

dificuldades que seus filhos irão enfrentar no dia a dia e isso pode trazer futuros danos e problemas psicológicos. Podemos considerar a associação como uma grande vitória para esses indivíduos que podem recorrer a um local onde são acolhidos, orientados e amparados, muitas vezes a associação promove encaminhamentos para médicos especializados, direcionamentos para empregos, aulas e até desfiles de moda, além de encontros mensais, festas e eventos promovidos no intuito de confraternização, diversão e lazer.

A ANAERJ está atualmente envolvida em uma campanha de conscientização sobre o preconceito contra crianças que possuem nanismo nas escolas, enviando cartas para as escolas de todo o Brasil orientando como lidar com as crianças com nanismo e informando o que é brincadeira e o que é bullying. Os movimentos em torno das políticas públicas para pessoas com nanismo ainda são muito embrionários, sua conquista mais recente foi em 2015, com a PLS 657/2015, que determina o dia nacional do combate ao preconceito às pessoas com nanismo, do senador Romário (ex-jogador de futebol) e sancionada em 2017, pelo presidente Michel Temer, relata Kenia Maria Rio presidente da ANAERJ.

Na atualidade onde se prega e valoriza tanto a diversidade e o empoderamento, ainda há muito que mudar quando o assunto é preconceito, negros, gays, idosos, refugiados, moradores de favelas e periferias e tantos outros sofrem diariamente, com os olhares discriminatórios, isso quando não são vítimas de agressões físicas ou verbais, nas ruas, nos ambientes de trabalho e muitas vezes até mesmo dentro da própria casa. Mas esses não são os únicos grupos alvo dos chamados haters, que estendem o ódio para além das redes sociais, e escancaram o ódio no dia a dia. Pessoas que tem nanismo são presas fácil para predadores sociais são pessoas perversas, que não poupam adjetivos quando querem desqualificar, humilhar ou atingir alguém.

O Código de Ética do/a Assistente Social recusa enfaticamente o preconceito e a discriminação, essa orientação ética já seria o suficiente para justificar a importância da reflexão proposta pelo CFESS a todos os profissionais do serviço social. O preconceito está presente em diversas práticas de discriminação contra formas de vida e modos de comportamento que não são aceitos em suas diferenças e particularidades. Mas os diferentes preconceitos contra mulheres, negros/as,

homossexuais, imigrantes, idosos/as, pessoas com deficiências, incluindo o nanismo, entre outros/as comungam de uma mesma forma de pensar. Não devemos tolerar qualquer forma de preconceito ou discriminação e essa recusa é dada pela ética profissional. Nosso código é enfático a esse respeito. Podemos dizer também que a orientação teórica da nossa formação, objetivada nas Diretrizes Curriculares, também exige essa recusa, uma vez que o preconceito nega a razão crítica, a teoria, apoiando-se no senso comum, tornando-se facilmente cooptada pela ideologia dominante, de evidente caráter conservador/reacionário no contexto atual. Para ressaltar a relevância de romper com os preconceituosos, é importante situar as suas implicações. (CFESS, 2016, p.16).

É de grande importância que se desenvolva uma cultura de valorização da diversidade, para que as crianças possam exercer desde cedo a função social e que possibilite a compreensão das semelhanças entre os seres humanos e essa diversidade existente em cada um deles. Todos nós somos únicos e por isso, temos as nossas diferenças, portanto devemos nos respeitar entre si, pois o convívio com as diferenças está presente no nosso dia a dia.

### **3.2 – Invisíveis pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)**

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), até hoje não sabe o número exato de pessoas com nanismo que vive no Brasil, por isso não nos dar uma estatística precisa em números. “Até hoje não se sabe o número exato de anões que vivem no Brasil, estima-se que seja 01 para cada 10 habitantes”, afirma Pottes (2006). No entanto, com o decreto nº 3.298/99 o nanismo passou a figurar entre as deficiências e isso representou um grande avanço, inserção do anão no mercado de trabalho também é de grande valia afirma Pottes. Fala-se em nanismo quando um indivíduo tem altura cerca de 20% menor que a média geral da sua população, porém

as pessoas com nanismo trazem características genéticas que os classificam como anões, não é apenas pela a altura que podemos considerar que uma pessoa tenha acondroplasia.

Em geral, esses indivíduos têm uma estatura inferior a 1,45 metros, no caso de homens, e 1,40 metros no caso de mulheres. O Último Censo Demográfico Brasileiro realizado pelo o IBGE foi em 2010. Segundo o último censo demográfico do IBGE, 45 milhões de brasileiros sofrem de algum tipo de deficiência física, entre elas as mais notadas são as pessoas que saem às ruas em cadeiras de rodas que enfrentam os grandes desafios das cidades, criadas para os “normais”, o calvário das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida é constante até mesmo de espaços públicos e privados assim como nos transportes coletivos, que não levam em conta as necessidades e prioridades dessas pessoas. São os novos párias de uma sociedade que privilegia os saudáveis e excluem os deficientes e nesse contexto entra as pessoas com nanismo, que além de tudo parecem invisíveis para as políticas de inclusão.

“O mundo está cada vez mais agrupado nas grandes cidades de asfalto. O mundo rural está desaparecendo e essas grandes megalópoles parecem pensadas, projetadas e criadas para os carros e os atletas, aqueles que sofrem de deficiência para se deslocar estão sendo empurrados para um retiro forçado. São os novos excluídos de uma sociedade que prioriza aqueles que produzem e beneficiam o capitalismo, enquanto cria calçadas que são na verdade muros intransponíveis para aqueles que perderam a mobilidade das pernas ou que possuem algum outro tipo de deficiência” JUAN, (2019). Todo e qualquer projeto pensado, desenvolvido no tocante a acessibilidade e mobilidade urbana precisa ser pensado no contexto de inclusão.

No Brasil, a condição de nanismo é reconhecida como deficiência física desde 2004. Segundo o Art.4 do Decreto 3.298/1999 é considerada pessoa com deficiência todas as que se enquadram nas categorias de deficiência física, mental, visual, auditiva e deficiências múltiplas, ou seja, aquelas com associação de duas ou mais deficiências. No caso do nanismo, eles se equadram na deficiência física descrita ninunciosamente no início do art.4, como alteração completa ou parcial de um ou mais seguimentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função, em nenhum momento o IBGE cita o nanismo como deficiência . As pessoas com nanismo parecem ser invisíveis diante dos olhos da sociedade, dos governantes e até mesmo dentro das legislações brasileira que nos seus artigos garantem direitos sociais para



todos cidadãos. Segundo OLIVEIRA (2013), para que esses direitos sejam realmente assegurados são necessárias políticas públicas consistentes. Há uma grande dificuldade, de implementação dessas políticas no país. Isso se deve em grande parte pela a falta de interlocução entre os entes federados e, também pela a escassez de intersectorialidade de ações (OLIVEIRA, 2013). O fato é que se não sabemos em estatística quantos anões temos no Brasil e de fato na cidade do Rio de Janeiro, isso os torna invisíveis aos olhos dos gestores das políticas públicas, sendo assim já mais pensarão em criar ou desenvolver adaptações específicas para as pessoas com acondroplasia as políticas são criadas pensando atender a todos, para isso é preciso saber as condições reais da sua população, suas necessidades básicas. É fundamental que o IBGE forneça essa dados.

Segundo a presidente da ANAERJ, Dra. Kenia Maria Rio, a associação conta hoje com 1.600 anões cadastrados, porém acredita que na população do Rio de Janeiro haja muito mais e que eles, justamente por essa falta de acessibilidade e mobilidade, acabam se privado de uma vida social e se limitam em seus territórios e ciclos vizinhos. Outro fato que chama muito atenção para essa invisibilidade das pessoas com nanismo é com relação à violência física, não se tem dados estáticos que abordem diretamente esse assunto, muito menos registros que seja do conhecimento social. Sabe-se que existem anões negros, homossexuais, idosos e que sofrem no cotidiano todos os tipos de violência e preconceitos, porem pouco se ouve falar ou se tem registros de algum tipo de violência física contra as pessoas com nanismo que chegue ao conhecimento de todos. O preconceito e a discriminação são as violências mais comuns registradas pelas pessoas com nanismo no seu cotidiano. Relata Kenia Maria Rio presidente da ANAERJ.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Os espaços públicos deveriam fornecer a todos os cidadãos condições necessárias para uma verdadeira acessibilidade, respeitando as legislações vigentes que garantem o direito de uma plena locomoção para todos sem nenhuma barreira que possa dificultar impedir ou excluir alguém, a falta de acessibilidade e mobilidade urbana tem sido um dos maiores problemas que se estende ao longo de anos, principalmente para as pessoas com deficiência, ao abordar questões relacionadas ao direito das pessoas com deficiência, devemos ficar atentos para que nossa visão e análise não sejam confundidas

com assistencialismo ou caridade, temos que pensar e ver que são direitos garantidos, que mesmo num processo lento vem cada vez mais ganhando forma e força. Atualmente podemos perceber a existência de uma razoável quantidade de normas que regulam diversas garantias constitucionais a Lei Brasileira de Inclusão é uma delas que traz conceitos inovadores que alteram o Código Civil e o Penal. No civil, diferentemente do que era previsto anteriormente, há agora a presunção da vontade da pessoa com deficiência, sendo esse considerado capaz, sendo sua capacidade considerada relativa. Assim uma pessoa com deficiência é plena dos seus direitos. Só não o será, portanto, entendida como relativamente capaz, nos casos de necessidade de representante ou assistente. Apresentou, também, novidade no campo criminal, já que, agora um ato discriminatório, em relação a esse grupo social, pode resultar em pena de reclusão àquele que cometeu a ação, podemos considerar isto um avanço. Acessibilidade na verdade é a possibilidade de acesso a um lugar ou conjunto de lugares por todas as pessoas sem excluir ninguém.

Algumas cidades já possuem órgãos específicos cuidando da acessibilidade e da mobilidade urbana, isso tem gerado resultados positivos. O fato de haver essa setorização para tratar dessas demandas relativas à mobilidade e acessibilidade, isso possibilita uma maior especificidade de ações e maior cuidado nas decisões. Infelizmente no Rio de Janeiro esse órgão não é atuante como deveria realmente ser, até o presente momento. Sabe-se que quando a acessibilidade é tratada dentro de uma secretaria (a de obras, por exemplo), as questões a ela relacionadas podem ficar relegadas a um papel secundário, já que não teriam a prioridade necessária. Além disso, estando dentro da estrutura de uma secretaria, a acessibilidade disputaria destaque com vários outros assuntos, também importantes e que precisam ser tratados. Contudo, a acessibilidade não é um assunto de apenas uma pasta municipal. Vai muito mais além, envolve secretarias como: de obras, trânsito, transporte, finanças administração entre outras. E de forma direta ligada a pasta de educação, saúde e assistência social.

E todas essas pastas devem em seus projetos incluir a todos, deficientes físicos ou não, em um olhar crítico percebe-se que as pessoas com nanismo estão sempre excluídas ou vistas como terceiro plano pode caracterizar isto como exclusão e podemos considerar gravíssimas porque eles não têm acesso ao transporte público como deveriam ter já que a Lei os garante. Reforço que a cidade do Rio de Janeiro, cidade brasileira que sediou as Olimpíadas e a Paraolimpíadas Rio 2016, perdeu

grandes oportunidades de legado para se tornar uma cidade mais acessível, pois a realização de uma Olimpíada trouxe para o Rio de Janeiro não só a possibilidade e oportunidade de preparar o maior evento esportivo do mundo, mas também de melhorar a acessibilidade e a mobilidade urbana de todas as pessoas, inclusive a dos deficientes físicos. Infelizmente hoje não podemos dizer que temos uma cidade acessível a todos, esta é uma realidade. As pessoas com nanismo continuam invisíveis aos olhos do estado, assim como para outros seguimentos da sociedade. Pouco tem sido feito para atender as demandas desses cidadãos que continuam enfrentando as mesmas dificuldades de acessibilidade, mobilidade e inclusão social que tinham antes da realização dos jogos olímpicos e que se repetem nos dias atuais.

Com participação ativa em congressos, palestras, passeatas, reuniões, debates e encontros sobre nanismo, inclusão social e também ouvindo depoimentos, relatos que apontavam as dificuldades encontradas no dia a dia pelas pessoas com nanismo para obterem uma verdadeira mobilidade urbana, acessibilidade e inclusão social, chego à conclusão que precisamos tratar as questões acessibilidade e mobilidade urbana de forma prioritária, dando a elas suas reais importâncias, pois através da mobilidade urbana garantimos o direito de ir e vir a grande parte da população. E é através da acessibilidade que garantimos o direito a inclusão social de forma geral e ampla, isso pode ser decisivo para que todas as cidades do Brasil, inclusive o Rio de Janeiro possa se tornar de fato uma cidade inclusiva e acessível para todos, sabemos que não é tarefa fácil, mas precisamos continuar lutando juntos e cobrando dos líderes políticos e governantes o que é nosso é por direito.

Para as pessoas com nanismo não ter acessibilidade é como estar numa terra de gigantes (é assim que alguns anões afirmam se sentir nos ambientes públicos ou privados da cidade do Rio de Janeiro), significa estar num ambiente de descaso dos governantes e o desconhecimento geral que a sociedade tem sobre as pessoas com acondroplasia, (nanismo), suas necessidades e seus direitos que acabam ficando em último plano. Não devemos ficar a mercê da vontade dos nossos prefeitos, governadores ou presidentes da república, há a necessidade urgente que nossa cidade assim como os espaços públicos possua condições adequadas e satisfatórias que possibilite incluir a todos sem nenhum tipo de exclusão. O que as pessoas com nanismo querem é ter seus direitos de cidadãos garantidos e respeito acima de tudo.

## REFERÊNCIAS

ABNT. (06 de Setembro de 2014). Especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros. Disponível em <[www.normas.com.br/visualizar/abnt-nbr/27156/abnt-nbr15570-transporte-especificacoes-tecnicas-para-fabricacao-de-veiculos-de-caracteristicas-urbanas-para-transpo](http://www.normas.com.br/visualizar/abnt-nbr/27156/abnt-nbr15570-transporte-especificacoes-tecnicas-para-fabricacao-de-veiculos-de-caracteristicas-urbanas-para-transpo)>

Acesso em 15 de novembro de 2020,

ABNT NBR 9050 (1994 Versão Corrigida 1995). Disponível em:

<https://www.abntcatalogo.com.br/norma.aspx?ID=57960>>

Acesso em 06 de setembro de 2020

(ANTP), A. N. (06 de Dezembro de 2018). Cinco pontos para melhorar o transporte público no Brasil.

Disponível em <[www.mobilize.org.br/11381/cinco-pontos-para-melhorar-o-transporte-publico-no-](http://www.mobilize.org.br/11381/cinco-pontos-para-melhorar-o-transporte-publico-no-brasil#:~:text=segundo%20%20presidente%%executivo%%20da,do%20pre...)

[brasil#:~:text=segundo%20%20presidente%%executivo%%20da,do%20pre...>](http://www.mobilize.org.br/11381/cinco-pontos-para-melhorar-o-transporte-publico-no-brasil#:~:text=segundo%20%20presidente%%executivo%%20da,do%20pre...)

Acesso em 23 de Junho de 2020.

ARIAS, Juan. Os 45 milhões de brasileiros com deficiência física são os Novos párias. Disponível em

<[www.brasil.elpais.com/brasil/2019/05/08/opinion/1557340319\\_165119.html](http://www.brasil.elpais.com/brasil/2019/05/08/opinion/1557340319_165119.html)>

Acesso em 09 de setembro de 2020

BRASIL. Lei. 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)>

Acesso em 22 de agosto de 2020.

BRASIL. Lei. 5.296, de 02 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 08 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em

<[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm)>

Acesso em 21 de agosto de 2020

BRASIL. Lei. 13.146, de 06 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm)>

Acesso em 11 de agosto de 2020.

BRASIL. Lei. 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)>

Acesso em 07 de setembro de 2020.

BRASIL. Lei. 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l10098.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm)>  
Acesso em 07 de setembro de 2020.

BRASIL. Lei. 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível e em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)>  
Acesso em 10 de setembro de 2020.

BRASIL. DECRETO Nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999. Regulamenta a Lei no 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d3298.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3298.htm)  
Acesso em 27 de setembro de 2020.

BARÇA. Marcelo, (2017). A precariedade do transporte público coletivo de passageiros Disponível em: < <https://marcelobarca.jusbrasil.com.br/artigos/396850015/a-precariade-do-transporte-publico-coletivo-de-passageiros>>  
Acesso em 21 de outubro de 2020

CARDOSO, R. M. (05 de Março de 2008). A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana.: Disponível em [revistatransportes.org.br](http://revistatransportes.org.br): < [www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/13](http://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/13)>  
Acesso em 09 de setembro de 2020

COUTINHO, Renata. (10 de Outubro de 2017). Nanismo: o tamanho do preconceito. Disponível em <[www.folhape.com.br/noticias/nanismo-o-tamanho-do-preconceito/4952](http://www.folhape.com.br/noticias/nanismo-o-tamanho-do-preconceito/4952)>  
Acesso em 15 de Novembro de 2020.

SILVEIRA. Daniel (05 de julho de 2018) *apud* PACHECO Vânia (20218). Disponível em: <<https://g1.globo.com/economia/noticia/88-dos-municipios-que-tem-transporte-por-onibus-descumprem-lei-de-acessibilidade-diz-ibge.ghtml>>  
Acesso em 10 de maio de 2020.

ESTATUTO DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA (2013). Disponível em: <[http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/Educacao/educacao\\_especial\\_inclusiva/legislac\\_educ\\_espec\\_inclusiva/Estatuto%20da%20Pessoa%20com%20Defici%C3%Aancia.pdf](http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/Educacao/educacao_especial_inclusiva/legislac_educ_espec_inclusiva/Estatuto%20da%20Pessoa%20com%20Defici%C3%Aancia.pdf)> Acesso em 16 de Março de 2021.

GOMES. Eduardo (2015) *apud* Dischinger e Bins Ely Disponível em: [https://bdm.unb.br/bitstream/10483/11459/1/2015\\_EduardoGomesCosta.pdf](https://bdm.unb.br/bitstream/10483/11459/1/2015_EduardoGomesCosta.pdf)  
Acesso em 13 de novembro de 2020

GOMIDE, A. d. (28 de Janeiro de 2013). A mobilidade urbana: Uma genda inclusa ou o retorno daquilo que não foi. Estados Avançados.,

Disponível em  
<[www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-401420130003&script=sci\\_abstract&tlng=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-401420130003&script=sci_abstract&tlng=pt)>  
Acesso em 18 de Abril de 2020

KLEIN, Aline Lícia. As alterações das Leis 8.666/93 e 8.987/95 promovidas pela Lei 11.196/05. Disponível em < <https://migalhas.uol.com.br/depeso/18589/as-alteracoes-das-leis-8-666-93-e-8-987-95-promovidas-pela-lei-11-196-05>>

Acesso em 36 de setembro de 2020.

HERMERICK, Celeste. MOTENEGRO, Karla. DEGRAVE, Wim. Novas Tecnologias na Genética Humana: Avanços e Impactos para a Saúde.

Disponível em  
<[http://www.ghente.org/publicacoes/novas\\_tecnologias/novas\\_tecnologias\\_completo.pdf](http://www.ghente.org/publicacoes/novas_tecnologias/novas_tecnologias_completo.pdf)>  
> Acesso em 12 de novembro de 2020.

IBGE, (2010) Conheça o Brasil – População PESSOAS COM DEFICIÊNCIA.

Disponível em:< <https://educa.ibge.gov.br/jovens/conheca-o-brasil/populacao/20551-pessoas-com-deficiencia.html>>

Acesso em 10 de novembro de 2020.

RIBEIRO. Carlos, (2016) MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: CONCEITOS, TENDÊNCIAS E REFLEXÕES. Disponível em:

< [http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6637/1/td\\_2194.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6637/1/td_2194.pdf) >  
Acesso em 28 de abril de 2020

NOMURA, Maria Carolina. Lei de Cotas facilita a inclusão de anões no mercado de trabalho. Disponível em

<<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/empregos/ce0309200601.htm#:~:text=%22At%C3%A9%20hoje%20n%C3%A3o%20se%20sabe,an%C3%A3o%20no%20mercado%20de%20trabalho>>

Acesso em 07 de junho de 2020.

O que é Acondroplasia?

Disponível em < <https://www.achondroplasia.com/pt-br/what-is-achondroplasia/>>

Acesso em 11 de agosto de 2020.

OLIVEIRA. Heloísa, ( 01 de novembro de 2013). Os entraves para a implementação de políticas públicas no Brasil. Disponível em:

<[www.congressoemfoco.uol.com.br/opiniao/colunas/os-entraves-para-a-implementacao-de-politicas-publicas-no-brasil/](http://www.congressoemfoco.uol.com.br/opiniao/colunas/os-entraves-para-a-implementacao-de-politicas-publicas-no-brasil/)>

Acesso em 01 de Novembro de 2019.

RIO DE JANEIRO (Estado). Lei 3311/01 | Lei nº 3311 de 03 de dezembro de 2001.

Instituiu a obrigatoriedade de os condomínios residenciais multifamiliares implantarem, às suas expensas, adaptações, de natureza ambiental ou arquitetônica, que possibilitem adequada acessibilidade às partes comuns e de serviços, bem como aos imóveis de

moradia de pessoas portadoras de deficiência de locomoção ou com mobilidade reduzida, de caráter permanente, nas condições especificadas nesta Lei.

Disponível em <<https://cm-rio-de-janeiro.jusbrasil.com.br/legislacao/264052/lei-3311-01>>  
Acesso em 15 de setembro de 2020.

RIO DE JANEIRO (Estado). Projeto de Lei nº 1745/2016, 01 de dezembro de 2016.

O projeto em pauta obriga a acessibilidade e adaptação de sanitários nos estabelecimentos comerciais, de serviços, e nas repartições públicas, para portadores de nanismo. Disponível em

<<http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/scpro1519.nsf/1f2e60aaf85e31c883257258006d1cef/33acbd686766554f83258059005e4f08?OpenDocument>>

Acesso em 22 de setembro de 2020.

RIO. Kenia. Depoimento [maio. 2019]. Entrevistador. Marcos José Siqueira de Lima. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, 2020. Entrevista informal, concedida para trabalho de conclusão de curso, sobre mobilidade urbana das pessoas com nanismo na cidade do Rio de Janeiro.

RBA, Redação. Rio de Janeiro continua inacessível para deficientes, mesmo com Paraolimpíadas. Disponível em

<<https://www.redebrasilatual.com.br/cidadania/2016/09/rio-de-janeiro-continua-inacessivel-para-deficientes-6549/>>

Acesso em 26 de novembro de 2020.

SYLOS, Gabriela. Governo não oferece políticas públicas específicas para anões.

Disponível em <<https://noticias.uol.com.br/cotidiano/2008/09/19/ult5772u835.jhtm>>

Acesso em 09 de setembro de 2020.

SILVA, O. M. (1987). ( A Pessoas Deficiente na História do Mundo de Ontem e de Hoje). In: A. E. IGNORADA, A EPOPEIA IGNORADA ( A Pessoas Deficiente na História do Mundo de Ontem e de Hoje) (pp. 01- 318). São Paulo: CEDAS.

SOUZA, Sergio. (01 de Outubro de 2008). Tipos de Nanismo.

Disponível em <[www.hypescience.com/tipos-de-nanismo](http://www.hypescience.com/tipos-de-nanismo)>

Acesso em 06 de Maio de 2020.

TOLEDO, Rafaela. NANISMO ACONDROPLÁSICO É O MAIS COMUM.

Disponível em<[https://somostodosgigantes.com.br/nanismo-acondroplastico-e-o-mais-comum/#:~:text=%C3%89%20recomendado%20o%20acompanhamento%20m%C3%A9dico,Rio%20de%20Janeiro%20\(Soperj\)](https://somostodosgigantes.com.br/nanismo-acondroplastico-e-o-mais-comum/#:~:text=%C3%89%20recomendado%20o%20acompanhamento%20m%C3%A9dico,Rio%20de%20Janeiro%20(Soperj))>

Acesso em 13 de outubro de 2020.

WASHINGTON, (17 de agosto de 2016). Acessibilidade na Rio - 2016 é criticada nos Estados Unidos: “muito pior que na Copa do Mundo” Disponível em:

<<https://www.gazetadopovo.com.br/esportes/olimpiadas/2016/acessibilidade-na-rio-2016-e-criticada-nos-estados-unidos-muito-pior-que-na-copa-do-mundo-ev7pu9gukngttowza76uo6x5i/>>

Acesso em 12 de março de 2021.



