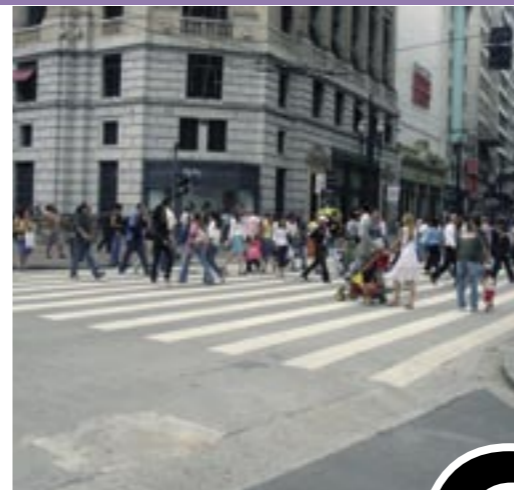


# BRASIL ACESSÍVEL

PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA

# 6

BOAS PRÁTICAS EM  
ACESSIBILIDADE



# BRASIL ACESSÍVEL

PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA

# 6

BOAS PRÁTICAS EM  
ACESSIBILIDADE

# 6

CADERNO 6 - BOAS PRÁTICAS EM ACESSIBILIDADE

Secretaria Nacional  
de Transporte  
e da Mobilidade Urbana

Ministério  
das Cidades



Secretaria Nacional  
de Transporte  
e da Mobilidade Urbana

Ministério  
das Cidades



## Ministério das Cidades

### Ministro das Cidades:

Marcio Fortes de Almeida

## Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - SeMob

### Secretário Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana:

José Carlos Xavier

### Diretor de Mobilidade Urbana:

Renato Boareto

### Diretor de Cidadania e Inclusão Social:

Luiz Carlos Bertotto

### Diretor de Regulação e Gestão:

Carlos Antônio Morales

## Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – BRASIL ACESSÍVEL

### Diretor:

Renato Boareto

### Gerente do Programa:

Augusto Valiengo Valeri - Coordenação

### Colaboradores:

Roberto Moreira

Eunice Rossi

Gilson da Silva – TRENSURB

Luiza Gomide de Faria Viana

### Assistentes Técnicos:

Carlos Roberto Alvisi Junior

Claudio Oliveira da Silva

Daniela Santana Canezin

Guilherme Alves Tillmann

Marly Iwamoto

Valéria Terezinha Costa

### Assistentes Administrativos:

Juliana Bonfim da Silva

Marcelo Glaycom de Abreu Barbosa

Thiago Barros Moreira



## Ficha Técnica

BOAS PRÁTICAS EM ACESSIBILIDADE

### Organização:

Débora Regina Possa - Instituto Rua Viva

Maílla Virginia de Faria Soares - Instituto Rua Viva

### Colaboração:

Augusto Valiengo Valeri - Ministério das Cidades

Renato Boareto - Ministério das Cidades

Rua Viva - Instituto da Mobilidade Sustentável

José Antônio Lanchoti - Foto (capa)

### Diagramação:

Alfredo Albuquerque / Quadro Design

### Agradecimentos especiais:

A todas as entidades, empresas e órgãos de governos municipais que gentilmente autorizaram a utilização de materiais editados sobre Boas Práticas na construção de cidades acessíveis.

Dezembro/2006 - 1ª edição - Brasília/DF Tel.: (61) 2108-1692  
brasil.acessivel@cidades.gov.br



Bras

il

Brasil Acessível

Acessível

## **BRASIL ACESSÍVEL**

---

### **PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA**

O Ministério das Cidades tem como desafio desenvolver, através da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, a Mobilidade Urbana Sustentável, que é o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano. Abordagem que tem como centro das atenções o deslocamento das pessoas e não dos veículos.

A existência de barreiras físicas de acessibilidade ao espaço urbano acaba por impedir o deslocamento de pessoas com deficiência e outras que possuem dificuldades de locomoção. Um dos desafios colocados para todos os municípios brasileiros é a inclusão dessa parcela considerável da população na vida nas cidades. A acessibilidade deve ser vista como parte de uma política de mobilidade urbana que promova a inclusão social, a equiparação de oportunidades e o exercício da cidadania das pessoas com deficiência e idosos, com o respeito de seus direitos fundamentais.

Este projeto de resgate da cidadania não pode ser feito com o trabalho de setores isolados e com certeza será atingido através de esforços combinados das três esferas de governo, com a participação social norteados por uma visão de sociedade mais justa e igualitária. Trata-se de fomentar um amplo processo de humanização a partir do respeito às necessidades de todas as pessoas para usufruírem a cidade.

### **O PROGRAMA BRASIL ACESSÍVEL**

O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana tem como objetivo estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a desenvolver ações que garantam a acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas. Trata-se de incluir, no processo de construção das cidades, uma nova visão que considere o acesso universal ao espaço público.

### **Ações previstas**

---

1. Capacitação de Pessoal
2. Adequação dos sistemas de transportes
3. Eliminação de barreiras
4. Difusão do conceito de desenho universal no planejamento de sistemas de transportes e equipamentos públicos
5. Estímulo à integração das ações de Governo
6. Sensibilização da sociedade
7. Estímulo à organização das pessoas com deficiências (PCD)
8. Estímulo ao desenvolvimento tecnológico

## Instrumentos para implementação

---

1. Publicação de material informativo e de capacitação
2. Realização de Cursos e Seminários nacionais e internacionais
3. Edição de normas e diretrizes
4. Realização e fomento de pesquisas
5. Implantação de banco de dados
6. Fomento a implementação de Programas Municipais de Mobilidade (planejamento, implementação e avaliação dos resultados)
7. Criação de novas fontes de financiamento
8. Divulgação das Boas Políticas

## Publicações

---

Dentre os instrumentos previstos no desenvolvimento do Programa Brasil Acessível destacamos as publicações temáticas específicas do Programa, da qual faz parte esse caderno.

### **CADERNO 1: ATENDIMENTO ADEQUADO ÀS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E RESTRIÇÃO DE MOBILIDADE**

Destinado aos gestores e operadores públicos ou privados dos sistemas de transporte coletivo. Conceitua as deficiências e traz orientações sobre o atendimento adequado. É instrumento de capacitação de condutores do transporte coletivo e escolar, cobradores, taxistas e todas as pessoas envolvidas no atendimento ao público.

### **CADERNO 2: CONSTRUINDO A CIDADE ACESSÍVEL**

Destinado aos profissionais da área de elaboração de projetos urbanísticos, mobiliário urbano e implementação de projetos e obras nos espaços públicos, bem como nos edifícios de uso coletivos, públicos ou privados. Enfoque nas áreas públicas de circulação e às necessidades dos pedestres com ênfase nas pessoas com deficiência e idosos. Apresenta, através de exemplos, como não construir novas barreiras nos espaços urbanos e sugestões de projetos e intervenções corretas, em conformidade ao decreto 5.296/04 e à Norma NBR 9050:2004.

### **CADERNO 3: IMPLEMENTAÇÃO DO DECRETO Nº 5.296/04 - PARA CONSTRUÇÃO DA CIDADE ACESSÍVEL**

Traz orientações para implementação do Decreto nº 5.296/04, que regulamenta as Leis nº 10.048/00 e a de nº 10.098/00, que estabelecem normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Enfoque na mobilidade urbana, construção dos espaços e nos edifícios de uso público e legislação urbanística.

## **CADERNO 4: IMPLANTAÇÃO DE POLÍTICAS MUNICIPAIS DE ACESSIBILIDADE**

Orienta a elaboração de uma Política Municipal de acessibilidade de forma permanente. Traz informações para a Implementação de um órgão ou uma coordenação municipal para o desenvolvimento de normas, instrumentos e ações integradas do poder público e também com a iniciativa privada para o atendimento às pessoas com deficiência. Apresenta procedimentos para a implantação e a fiscalização de projetos, obras e soluções para o acesso e o atendimento das pessoas com deficiência, idosos ou pessoas com mobilidade reduzida.

## **CADERNO 5: IMPLANTAÇÃO DE SISTEMAS DE TRANSPORTE ACESSÍVEIS**

Voltado aos gestores municipais, com orientação de programas e obras visando a implantação de Sistemas de Transporte Acessível, incluindo a infra-estrutura urbana, combinação de todos os modos de transporte coletivo, os respectivos equipamentos de apoio ao usuário, em especial as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, bem como os procedimentos operacionais adequados.

## **CADERNO 6: BOAS PRÁTICAS EM ACESSIBILIDADE**

Voltado aos gestores municipais, tem como objetivo o registro de práticas inovadoras ou consagradas já em desenvolvimento nas administrações municipais, visando a construção de uma cidade acessível, considerando os espaços públicos e os serviços de Transporte Coletivo.



# Sumário

**Sumário**







<b>APRESENTAÇÃO</b> .....	<b>9</b>
<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>11</b>
<b>Aracaju - SE</b> .....	<b>13</b>
<b>Barra Mansa - RJ</b> .....	<b>16</b>
<b>Belo Horizonte - MG</b> .....	<b>18</b>
<b>Blumenau - SC</b> .....	<b>24</b>
<b>Brasília - DF</b> .....	<b>27</b>
<b>Campinas - SP</b> .....	<b>30</b>
<b>Florianópolis - SC</b> .....	<b>34</b>
<b>Foz do Iguaçu - PR</b> .....	<b>37</b>
<b>Guarulhos - SP</b> .....	<b>40</b>
<b>Joinville - SC</b> .....	<b>43</b>
<b>Jundiaí - SP</b> .....	<b>46</b>
<b>Londrina - PR</b> .....	<b>48</b>
<b>Recife - PE</b> .....	<b>52</b>
<b>Ribeirão Pires - SP</b> .....	<b>55</b>
<b>Rio de Janeiro - RJ</b> .....	<b>58</b>
<b>São Bernardo - SP</b> .....	<b>62</b>
<b>São Paulo - SP</b> .....	<b>66</b>
<b>Suzano - SP</b> .....	<b>72</b>
<b>Uberlândia - MG</b> .....	<b>74</b>
<b>Vitória - ES</b> .....	<b>77</b>
<b>Votorantim - SP</b> .....	<b>82</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>85</b>



Apresentação

SEN

Em janeiro de 2003 foi criado o Ministério das Cidades que tem como uma de suas atribuições o estabelecimento das diretrizes da política nacional de transporte público e da mobilidade urbana, através da SeMob – Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Neste contexto a SeMob desenvolveu e está implementando o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível que tem como objetivo estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a desenvolver ações que garantam a acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade e deficiência aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas.

A existência de barreiras econômicas, sociais e as físicas, atingem de forma mais contundente a população de mais baixa renda, cuja acessibilidade à cidade é drasticamente reduzida. Para as pessoas com restrição de mobilidade e deficiência, a acessibilidade não se restringe à possibilidade de entrar em um determinado local ou veículo de transporte, mas também no seu deslocamento pela cidade. Trata-se de incluir, no processo de construção das cidades uma nova visão que considere o acesso universal ao espaço público.

O Brasil passou por profundas mudanças relacionadas às políticas públicas voltadas para as pessoas com deficiência nos últimos dez anos. Houve evolução de conceitos e definições, avanço da organização social e a necessidade do respeito aos seus direitos fundamentais ganhou visibilidade, como resultado desta organização. No dia 02 de dezembro de 2004 através do Decreto nº 5.296/04, foram regulamentadas as leis Federais nº 10.048/00 e nº 10.098/00, que possibilitam um extraordinário avanço nos próximos dez anos. Sem dúvida, estas leis são fundamentais para a elaboração de políticas públicas para as pessoas com deficiências nas três esferas de governo e o fato de demandarem quatro anos para serem regulamentadas, demonstra a complexidade dos aspectos envolvidos na sua implementação.

Com grande impacto nas cidades, o Decreto nº 5.296/04 estabeleceu oportunidades e condições para o desenvolvimento de uma política nacional de acessibilidade, considerando e respeitando as atribuições das diferentes esferas de governo, a realidade e a diversidade dos municípios e estados. Os municípios contam hoje com um arcabouço jurídico que lhes dão suporte para a implantação de várias ações destinadas a garantia da acessibilidade para pessoas com deficiência e idosos. São leis federais, estaduais, municipais, decretos e normas técnicas que apresentam obrigações e parâmetros para o desenvolvimento de suas ações. Com a assinatura do Decreto, o Estatuto das Cidades e o respectivo Plano Diretor Municipal, o Brasil passa a contar com um conjunto de Instrumentos urbanísticos que orienta todos os segmentos da sociedade envolvidos na construção das cidades, no respeito às diferentes necessidades que as pessoas com deficiência e restrição de mobilidade têm para viverem no ambiente urbano.

Por ser um material dinâmico, sugestões para seu aprimoramento são bem-vindas e podem ser enviadas para o seguinte endereço eletrônico:  
[brasil.acessivel@cidades.gov.br](mailto:brasil.acessivel@cidades.gov.br).

Com o objetivo de difundir as informações e o conhecimento necessários para o desenvolvimento desta política nacional, a SeMob elaborou uma coleção de cadernos temáticos destinados aos gestores públicos, arquitetos, urbanista, engenheiros, dirigentes de associações, lideranças do movimento social, enfim, todos aqueles que direta ou indiretamente estão envolvidos na construção das cidades.

A SeMob preparou o Caderno 6. “Boas Práticas em acessibilidade” com o objetivo de disponibilizar para os governos municipais e estaduais as experiências existentes na elaboração e desenvolvimento de ações voltas à promoção de uma política local para as pessoas com deficiência e restrição de mobilidade. Os trabalhos aqui apresentados foram enviados pelos municípios interessados em sua divulgação, através de chamada pública de inscrição realizada no mês de abril de 2006, na página eletrônica do Ministério das Cidades.

São apresentadas práticas inovadoras ou consagradas já em desenvolvimento nas administrações municipais, divididas em quatro categorias: infra-estrutura, programas municipais, transporte acessível e inovações tecnológicas

A coleção de publicações do Programa Brasil Acessível é composta também pelos cadernos 1. “Atendimento adequado às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade”, 2. “Construindo a Cidade Acessível”, 3. “Implementação do Decreto nº 5.296/04”, 4. “Implantação de política municipal de acessibilidade”, e 5. “Implantação de sistema de transporte acessível”

Com o Programa Brasil Acessível, a SeMob espera contribuir para a reflexão sobre a qualidade das cidades que estão sendo construídas e como incorporar neste processo o respeito às diferentes necessidades que as pessoas têm para se deslocar pelo espaço público e acessar todas as oportunidades que a cidade oferece.

A SeMob agradece a todos que direta ou indiretamente contribuíram para este trabalho.

**José Carlos Xavier**  
Secretário Nacional de Transporte e da  
Mobilidade Urbana

**Renato Boareto**  
Diretor de Mobilidade Urbana



## INTRODUÇÃO

Um dos grandes desafios que as administrações municipais enfrentam, ao elaborarem seus planos de acessibilidade urbana, é decidir por onde iniciar as intervenções necessárias para a garantia do acesso às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade. Vários municípios iniciaram em anos recentes, diferentes experiências a partir de sua realidade e da necessidade de dar respostas à crescente demanda dos setores organizados da sociedade. No início de 2006, a SeMob enviou uma ficha de inscrição para todos os municípios com população superior a 60 mil habitantes, que poderiam registrar estas várias iniciativas.

Para a elaboração do Caderno 6 “Boas Práticas em Acessibilidade” foram reunidas práticas já em desenvolvimento em 21 administrações municipais, divididas em quatro categorias. A primeira, denominada “Infra-estrutura” traz intervenções no espaço urbano, principalmente áreas públicas de circulação. A segunda categoria, denominada “legislação e programas municipais”, reúne experiências de novas leis e decretos que buscam garantir a acessibilidade, bem como as iniciativas administrativas desenvolvidas para a articulação das ações de acessibilidade no âmbito do governo ou no seu relacionamento com a sociedade.

A terceira categoria, “transporte acessível” tem como objetivo apresentar inovações neste serviço público que complementam o Caderno 5 do Programa Brasil Acessível, “Implantação de Sistema de Transporte Acessível. Finalmente, a quarta categoria prevista, “inovação tecnológica”, tem como objetivo registrar avanços na forma de construir e implantar equipamentos ou tecnologias destinadas a proporcionar a acessibilidade

As informações constantes nas fichas são de inteira responsabilidade das administrações locais e eventuais complementos podem ser enviados para a SeMob através do endereço eletrônico [brasil.acessivel@idades.gov.br](mailto:brasil.acessivel@idades.gov.br)



Tabela Síntese de Projeto por Município

Cidade	Legislação / Programa	Transporte Público	Infra-estrutura	Inovação Tecnológica
Aracajú		●	●	
Barra Mansa		●		
Belo Horizonte	●	●	●	●
Blumenau			●	
Brasília	●		●	
Campinas	●	●		●
Florianópolis			●	
Foz do Iguaçu			●	
Guarulhos			●	
Joinvile		●	●	
Jundiaí	●		●	
Londrina	●	●	●	●
Recife			●	
Ribeirão Pires	●	●		
Rio de Janeiro	●	●		●
São Bernardo	●	●	●	
São Paulo		●	●	●
Suzano			●	
Uberlândia		●		●
Vitória		●		
Votorantim	●	●		

## ARACAJU - SE

### Órgão responsável pelas ações:

SUPERINTENDÊNCIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES E TRÂNSITO - SMTT

### Contato:

Bosco Mendonça (Superintendente), Orlando Vieira (Diretor Planejamento e Sistemas).

**Telefone:** (79) 3179-1405/1412

**E-mail:** bosco.mendonca@aracaju.se.gov.br; orlando.vieira@aracaju.se.gov.br

### Entidades Representativas:

- Conselho Municipal de Defesa da Pessoa Portadora de Deficiência
- Associação dos Portadores de Deficiência Motora de Sergipe – ADM/SE
- Centro de Apoio Pedagógico aos Deficientes Visuais de Sergipe – CAP'S

### Apresentação do município:

Aracaju está localizada na foz do Rio Sergipe e foi planejada neste local, em 1855, para ser a capital do estado dada as condições naturais existentes neste sítio para o estabelecimento de um novo porto.

O plano de urbanização, da metade do século XIX, implicou uma substancial alteração das condições naturais, com a retificação da margem do rio e de canais naturais, aterro de mangues e eliminação de restingas; muito em função, das necessidades específicas do porto. Tais aspectos, restritivos no campo ambiental, pelas condições inadequadas do sítio original, sempre estiveram presentes no processo de crescimento e desenvolvimento da cidade.

É desta época o estabelecimento da malha viária em grelha que caracteriza a área central e a construção da Av. Ivo do Prado que corta a cidade de norte a sul.

## PROJETO

### SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES

#### Início:

Em 1986, aliado a um conjunto de investimentos de melhoria dos serviços públicos.

#### Objetivos:

- Oferecer à população a chance de deslocar-se na cidade e em áreas metropolitanas pagando somente uma passagem de ônibus.
- Promover a inclusão de uma camada da sociedade, as pessoas com deficiência de qualquer natureza.

#### Resultados obtidos:

- Construção do terminal de integração da zona oeste e requalificação do terminal de integração da zona sul, oferecendo acesso às pessoas com deficiência física ou com dificuldades de locomoção.
-



*Terminal de Integração Zona Oeste*



*Terminal de Integração Zona Sul*

### **Iniciativas:**

- Os novos projetos dos terminais de integração foram elaborados preocupando-se com o tema da mobilidade e acessibilidade urbana.
- Nos projetos verifica-se a paginação dos pisos que favorecem a circulação, assim como banheiros e transportes públicos adaptados às pessoas com deficiência física ou com dificuldades de locomoção.
- Adaptação de equipamentos públicos como telefones e lixeiras, rampas de acesso, “lombofaixas” (travessias elevadas), que além da redução da velocidade dos veículos permite nivelar a plataforma de embarque/ desembarque e a pista de rolamento.
- Adoção de informações em Braille e pisos táteis.



*Piso Tátil e “travessia elevada”*



*Rampas e Piso Tátil*

### **Dificuldades encontradas:**

Na elaboração e implantação dos projetos encontraram-se dificuldades em trabalhar o entorno dos terminais de integração e em adequá-los de forma a atender às pessoas com deficiência física ou com dificuldades de locomoção.



### Superando as dificuldades:

Para que as dificuldades fossem superadas tentou-se alertar e sensibilizar os administradores de órgãos públicos e os prestadores de serviços à comunidade sobre o tema, mobilidade e acessibilidade urbana, procurando-se trabalhar em conjunto, buscando melhorias para a cidade e sua população.

### SISTEMA DE CICLOVIA

A Prefeitura de Aracaju através da SMTT implantou nos últimos cinco anos 14.6 km de ciclovias, re-adequou tecnicamente 3.8 km e planeja readaptar mais 5.3 Km de ciclovia, dotando Aracaju hoje de 23.7 km de ciclovias interligando a Zona Sul e Oeste ao centro da cidade, totalmente sinalizadas e equipadas para oferecer ao ciclista segurança e tranquilidade.

A bicicleta é um meio de transporte muito utilizado seja a passeio, trabalho ou atividade física, andar de bicicleta é saudável e não polui o meio ambiente. Aracaju recebeu o prêmio destaque nacional da ABRADIBE - Associação Brasileira de Fabricantes de Bicycletas, como a capital brasileira que implantou a melhor proposta de mobilidade por bicicleta no Brasil no ano de 2005, este prêmio contribuiu para o reconhecimento de Aracaju como a capital do norte/nordeste de melhor qualidade de vida.



## **BARRA MANSA - RJ**

**Órgão responsável pelas ações:** Secretaria Municipal de Ordem Pública

**Contato:** José Marcos Rodrigues Filho

**Telefone:** (24) 9979-6000

**E-mail:** engzito@terra.com.br ou ordem.publica@barramansa.rj.gov.br

**Entidades Representativas:**

Associação dos Portadores de Deficientes Físicos - APADEFI

### **Apresentação do município:**

Barra Mansa, com quase 2 séculos de emancipação político-administrativa e com população de 180.000 habitantes, situa-se num dos maiores pólos de integração logística da região Sudeste e do Brasil, pois é ligada, por rodovias, aos maiores centros (Rio de Janeiro e São Paulo pela via Dutra), ao litoral pela RJ 155 e para o Norte-Nordeste (BR-393). Pelo entroncamento ferroviário interliga-se aos quadrantes do País e a cinco portos. Sua economia, dos áureos tempos do café, experimentou a industrialização, pioneiramente, tendo instaladas as Siderúrgicas Barra Mansa, Saint Gobain e CSN (no então Distrito de Volta Redonda) e, vivenciou presença marcante no mapa político do estado. Posteriormente com a emancipação de Barra Mansa, de diminuto território, viu os excluídos daquele processo industrial ocuparem sua periferia e dar início a penoso problema social, quer com as ocupações irregulares, quer com a falta de oportunidades àqueles novos habitantes. Em décadas o processo se multiplicou, exigindo pesados investimentos do Poder Público Municipal. Tem como forte característica a rede de serviços e a rede comercial, referência na Região do Médio Paraíba, responsável por 1,5% do PIB Nacional. Sua formação geográfica e topográfica consistem na maioria territorial de formações de elevações, com 3 grandes vales por onde se esgarçam a malha urbana. Formada do distrito sede e de mais 5 distritos, com vocações rurais, a integração dessas comunidades através do Transporte Coletivo embora venha sendo melhorada, traz à baila o incentivo de novos modais de transportes, genuinamente existentes como o transporte por bicicletas, utilizados pelos cidadãos, pelos empregados nas indústrias e no comércio.

### **PROJETO TRANSPORTE CIDADÃO**

**Número de pessoas beneficiadas:** 900 pessoas com deficiência ou necessidades especiais.

**Início:** Julho de 2004

#### **Antecedentes:**

Identificou-se, no município, através da Secretaria Municipal de Promoção Social, a exclusão das pessoas com deficiência ou necessidades especiais, principalmente aqueles de menor poder aquisitivo e moradores das regiões satélites, ao aglomerado urbano no que tange a mobilidade urbana e acessibilidade aos meios de transporte público.

#### **Iniciativas:**

O município, em parceria com o Sindicato das empresas transportadoras de passageiros

(SINDPASS), implantou, inicialmente, 2 veículos (vans) adaptados com elevador de cadeiras e suportes internos para pessoas usuárias de cadeira de rodas, além de acomodações para acompanhantes. Com programação prévia dos usuários, o município passou a atender essas pessoas, até então excluídas de várias oportunidades, pois moravam em locais de difícil acesso, longe dos corredores do transporte público convencional.

**Resultados obtidos:**

- Implantação de um terceiro veículo, que diariamente transporta as pessoas com deficiência até as escolas, tratamentos médicos e entretenimento. Os condutores de tais veículos, treinados especificamente para tal, dão depoimentos que são verdadeiras aulas de cidadania, quando vêem a felicidade dos usuários que antes não estudavam e agora, com esse programa, estão descobrindo o mundo do saber. Aqueles que tinham seu estado de saúde agravado por falta de tratamento, em especial fisioterápico e, que agora, melhoraram sua qualidade de vida por estarem fazendo tratamentos regulares.
- O Programa é visto com simpatia pela comunidade, posto que até então essas pessoas ficavam totalmente à margem do convívio cotidiano, e hoje convivem nas diversas atividades da cidade.
- O atendimento, gratuito, possibilitou a identificação de um número maior de usuários (inicialmente eram 600 pessoas atendidas), que até então não se manifestavam por não acreditar que políticas públicas pudessem criar condições de atendê-los.

**Dificuldades encontradas:**

O cadastramento e programação tornaram-se complexos, pois é necessária uma adaptação técnica específica para que, com a frota disponível, consiga-se atender e conciliar as necessidades dos usuários.

## BELO HORIZONTE - MG

### Órgão Responsável Pelas Ações:

Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTRANS

**Contato:** Ricardo Mendanha Ladeira

**Telefone:** (31) 3379-5501

**E-mail:** rladeira@pbh.gov.br

### Entidades Representativas:

CMPPD – Conselho Municipal da Pessoa Portadora de Deficiência CMPPD

### Apresentação do Município:

Planejada para ser a capital de Minas Gerais, a cidade surgiu num período marcado por muitas transformações. A capital, desenhada por técnicos e engenheiros, estudada e planejada com rigor científico era uma cidade habitada, mas não se esperava tal crescimento.

A localização foi escolhida por seus idealizadores. Integrando a bacia do rio São Francisco, Belo Horizonte tem sua malha hidrográfica composta, principalmente, pelos ribeirões Arrudas e do Onça, ambos afluentes do rio das Velhas.

A cidade é o ponto de confluência do Circuito do Ouro, formado por Barão de Cocais, Catas Altas, Congonhas, Mariana, Sabará, Ouro Preto, entre outras e fica numa região de serras onduladas, herança do perfil da Serra do Curral.

Belo Horizonte foi um espaço aberto para novas linguagens e estilos arquitetônicos, projetada para corresponder aos anseios do Brasil-República.

## PROGRAMA CAMINHOS DA CIDADE

**Local de implantação:** Praça Sete de Setembro; Praça da Estação; Caminho Caetés (Rua dos Caetés e Rio de Janeiro); Caminho da Saúde (Avenida Alfredo Balena e Rua Ezequiel Dias).

**Início:** maio de 2002

### Objetivos:

O principal objetivo do PROGRAMA CAMINHOS DA CIDADE é o reordenamento dos espaços, facilitando o deslocamento não motorizado, contribuindo para recuperar a qualidade ambiental e favorecendo o reconhecimento do espaço público como bem comum. Através da implantação de trajetos agradáveis, onde o direito de ir e vir, mais que um direito político, signifique a possibilidade de todos, inclusive os mais frágeis (crianças, pessoas com deficiência e idosos) se deslocarem sem constrangimentos.

### Antecedentes:

Este Programa é originário da própria Prefeitura de Belo Horizonte, através da Secretaria de Coordenação da Política Urbana (SMURBE) e da Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (BHTRANS)

### Iniciativas:

Com o intuito de cumprir com o objetivo do Programa e assim garantir espaços livres,

flexíveis e abertos à circulação e ao lazer foram feitas intervenções no pavimento das calçadas, nas travessias de pedestres, no mobiliário urbano e no paisagismo.

- Correção geométrica de todas as seções transversais das calçadas de forma a eliminar problemas de drenagem superficial, degraus, depressões, rampas irregulares e todos os problemas que prejudicavam a livre circulação dos pedestres.
- As calçadas foram ampliadas em ambos os lados, receberam novo revestimento padronizado em mosaico português e em concreto.
- Instalação de rebaixos nas travessias de pedestres com piso tátil para orientação das pessoas com deficiência visual.
- As faixas de travessia de pedestre foram alargadas e receberam pintura e iluminação especial de modo a destacá-las, algumas sofreram intervenções do tipo traffic calming, com elevação suave das pistas de rolamento.
- O mobiliário e paisagismo foram modificados para diminuir a impedância na circulação de pedestres.
- Postes de iluminação e sinalização, bancos, lixeiras, telefones públicos, bancas de revista e abrigos de ônibus foram relocados e removidos para padronização e agrupamento de maneira racional.
- No entorno das árvores existentes foram executados anéis permeáveis.
- No aspecto de iluminação buscou-se proporcionar segurança, sensação de amplitude e destacar a paisagem urbana.

### **Resultados Obtidos:**

- Aceitação ampla nos aspectos relacionados à melhoria no caminhar, na segurança, nas operações de embarque e desembarque e do material utilizado para revestimento das calçadas.
- Satisfação dos comerciantes através dos informativos empresariais, das manifestações culturais capitaneadas por suas entidades.
- Prêmio Gentileza Urbana concedido pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil, seção Minas Gerais.
- Especificando a população diretamente beneficiada em cada uma das intervenções aponta-se que: o Caminho Caetés beneficia diretamente 36 mil pedestres que circulam diariamente pela área e 25.000 usuários de 28 linhas do sistema de transporte coletivo por ônibus; o Caminho da Saúde beneficia diretamente cerca de 26 mil pedestres que circulam diariamente pela área e os usuários das 58 linhas de ônibus e a intervenção na Praça Sete de Setembro beneficia os 280 mil pedestres e cerca de 120 mil veículos que por lá passam diariamente.



*“Caminhos da Cidade” - Travessia elevada para pedestre*

## **BILHETAGEM ELETRÔNICA PARA UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PELAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA COM DIREITO OU NÃO À GRATUIDADE**

**Local de implantação:** Todo o sistema de transporte coletivo por ônibus de Belo Horizonte.

**Número de pessoas beneficiadas:** 50.000 na primeira etapa.

**Início:** 15 de fevereiro de 2006.

### **Antecedentes:**

A concepção que norteia o projeto é o desenho universal. Todas as pessoas com deficiência devem ter suas necessidades de deslocamento atendidas seguindo-se os mesmos instrumentos de controle adotados para as demais pessoas. Assim, o Cartão BHBUS de bilhetagem eletrônica é utilizado por quem tem vale-transporte, por quem compra antecipadamente a passagem e, agora, por quem tem deficiência.

### **Dificuldades Encontradas:**

Desenvolvimento de tecnologia que permitisse o atendimento, via bilhetagem eletrônica da diversidade das pessoas portadoras de deficiência, com e sem direito à gratuidade, com e sem dificuldade de transposição das roletas.

### **Superando as Dificuldades:**

A estratégia inicial foi a definição de categorias e subcategorias abrangentes, capazes de englobar grandes quantidades de pessoas com características similares de necessidades/direitos/dificuldades, quais sejam:

- a) com e sem passagem pela roleta,
- b) com e sem pagamento de passagem,
- c) com 4 (doentes renais) ou com 6 (pessoas com deficiência) viagens gratuitas / dia,
- d) com e sem direito a acompanhante no caso de usuários com direito a gratuidade com passagem pela roleta.

Juntamente com esta definição, adotou-se o princípio de que qualquer pessoa que não se enquadre nos critérios para enquadramento nas categorias e subcategorias terá suas necessidades avaliadas caso a caso para definição da melhor forma de utilizar o transporte coletivo.

### **Resultados Obtidos:**

Há dois anos, cerca de 5 mil pessoas com direito a gratuidade estão utilizando os cartões de bilhetagem e os problemas encontrados foram sendo solucionados. Acertada a questão tecnológica, espera-se que, 16 de junho de 2006, as 50.000 pessoas com direito a gratuidade, atualmente já cadastradas e usuárias de um cartão não-eletrônico tenham seus cartões de bilhetagem emitidos: a Cartão BHBUS.

## REDE DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO ESPECIAL PARA VEÍCULOS CREDENCIADOS

**Local de implantação:** Todas as áreas de estacionamento rotativo de Belo Horizonte.

**Início:** 2002.

### **Antecedentes:**

Estacionamento especial para veículos credenciados é, como o próprio nome diz, o local da via pública - onde o estacionamento é permitido - que fica reservado para ser utilizado apenas por veículos previamente credenciados. Os veículos são credenciados a pedido, e só podem sê-lo aqueles que são dirigidos ou que transportam pessoas portadoras de deficiência com dificuldade de locomoção.

O estacionamento reservado auxilia a inclusão das pessoas com deficiência na sociedade, já que o credenciamento leva em consideração a dificuldade de locomoção da pessoa que pleiteia o direito ao benefício. As pessoas que utilizam veículos credenciados disputam todas as vagas da cidade com todos os cidadãos que querem estacionar e disputam as vagas reservadas apenas com as demais pessoas que também tiverem veículos credenciados.

### **Iniciativas:**

O direito ao benefício é garantido no art. 7º da Lei Federal 10.098/2000 e está regulamentado pela Portaria BHTRANS DPR no 022/2005.

### **Resultados Obtidos:**

A BHTRANS vem implantando, desde 2002, uma rede de vagas reservadas, tendo sido acordado com o Ministério Público de Minas Gerais uma meta de 500 vagas. A BHTRANS implantou 532 vagas, distribuídas por toda a cidade, em locais onde foi detectada demanda por este tipo de estacionamento.

Parte das vagas de estacionamento reservado estão localizadas em áreas de Estacionamento Rotativo e podem, às vezes, ser também rotativas. Para saber da necessidade do uso do talão e do tempo máximo de permanência é necessário verificar sempre a sinalização de trânsito em cada vaga.

Rebaixamento da calçada para travessia de pessoa com deficiência física em frente à vaga do estacionamento especial



Vaga do estacionamento especial



## CAMPANHA EU RESPEITO

**Local de implantação:** Sistema de transporte coletivo de Belo Horizonte incluindo motoristas, cobradores e usuários do sistema.

**Início:** 2006

### **Antecedentes:**

No transporte coletivo da cidade, a presença de idosos e pessoas com deficiências é muito significativa; é absolutamente necessário viabilizar a sua acessibilidade para que sua qualidade de vida seja melhor. Viabilizar a ação desses segmentos implica em eliminar dificuldades e entraves para que eles, enquanto cidadãos, tenham acesso aos bens e serviços que a cidade coloca à sua disposição.

Ao longo dos anos as pessoas com dificuldades de locomoção, em especial o idoso e a pessoa com deficiência, conquistou direitos fundamentais por meio de lutas históricas. Essas colocaram a necessidade de desdobramentos que garantam a acessibilidade desses cidadãos através do transporte público de forma autônoma, segura e solidária.

### **Iniciativas:**

Nessa perspectiva constituiu-se um grupo de trabalho composto pelas Coordenadorias de Direitos da pessoa idosa e da pessoa com deficiência da Secretaria Municipal Adjunta de Trabalho e Direitos da Cidadania e da Coordenação de atenção à saúde do idoso da Secretaria Municipal de Saúde. Esse grupo, sob a coordenação da BHTRANS, com o objetivo de procurar entender melhor quais as demandas desses segmentos, desenvolveu uma dinâmica bastante rica; foi construído um roteiro para debate com os grupos formados por pessoas da terceira idade selecionados por critérios de escolaridade, renda e sexo. Os mesmos critérios foram apontados para a discussão com as pessoas com deficiência, levando-se em conta o tipo de deficiência: visual, auditiva, mental, usuários de cadeiras de rodas, entre outras.

### **Resultados Obtidos:**

Os resultados surpreenderam a todos, principalmente no tocante a visão destes grupos sobre o serviço de transporte público por ônibus, onde se destaca a forma inadequada e o pouco preparo dos nossos operadores para oferecer a esses usuários um transporte com a qualidade desejada. Nesse sentido, buscou-se a implementação de um Programa Permanente voltado para garantir aos idosos e deficientes os seus direitos no que diz respeito aos serviços prestados pela PBH através da BHTRANS.

Os objetivos definidos foram:

- Sensibilizar e capacitar profissionais do serviço transporte público e trânsito para conhecer, valorizar, receber e trabalhar com pessoas com restrição de mobilidade, como idosos, gestantes e pessoas com deficiência;
- Consolidar um grupo de Agentes Multiplicadores da terceira idade;
- Propiciar a construção de valores por meio da reflexão, questionamentos, para a conscientização individual dos pedestres ou a conscientização coletiva da sociedade, entre os usuários do transporte coletivo;



- Identificar a participação social dos idosos na história dos transportes e da cidade;
- Incorporar as práticas de educação de trânsito no segmento da Terceira Idade;
- Dar maior visibilidade à problemática das pessoas com mobilidade reduzida na circulação e conquistar maior acessibilidade para os mesmos, por meio da sua participação na melhoria e adequação do transporte público;
- Melhorar a qualidade de sua inclusão no transporte coletivo;
- Reduzir o número de acidentes que envolvem pessoas com mobilidade reduzida;
- Abrir espaço para a proposição de mudanças.

As ações Propostas são:

- O Programa prevê ações educativas no sentido de sensibilizar cidadãos, usuários do sistema municipal de transporte público por ônibus, suplementar e metrô com intervenções teatrais e distribuição de 70.000 porta-cartões para os usuários dentro dos meios de transporte e nos pontos de embarque e desembarque, estações e garagens das empresas operadoras, além de eventos envolvendo os operadores.
- Qualificação dos operadores do sistema de transporte por ônibus através de consultoria qualificada para adequação de procedimentos específicos às necessidades do público alvo (proposta em anexo).
- Estabelecimento do protocolo de registro de acidentes envolvendo idosos e pessoas com deficiência dentro de ônibus, pontos de embarque e desembarque e estações, com o objetivo de entender melhor a lógica e os motivos da ocorrência dos sinistros, bem como, e fundamentalmente, encontrar soluções de redução de tais ocorrências.
- O lançamento do programa acontecerá no evento do Dia Municipal de Luta das Pessoas com Deficiência: inclusão com arte e cidadania, organizado pela Coordenadoria dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência, da Secretaria Municipal Adjunta do Trabalho e Direitos da Cidadania. Está prevista uma ampla divulgação do Programa, com a utilização de 100 backbus, 50 abrigos de ônibus, 3.000 adesivos para serem colados nos vidros dianteiros dos ônibus e 20.000 botons.



Cartaz da Campanha "Eu respeito!"



Campanha "Eu respeito" - vivenciando o uso da cadeira de rodas

## BLUMENAU - SC

### Órgão responsável pelas ações:

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO URBANO – SEPLAN

**Contato:** Arquiteto e Urbanista – Jonas Eduardo Franz

**Telefone:** (47) 3326-6736

**E-mail:** tr3s@terra.com.br / jonasfranz@blumenau.sc.gov.br

### Entidades Representativas:

ABLUDEF – Associação Blumenauense de Deficientes Físicos

ACEVALI – Associação de Cegos do Vale do Itajaí

### Apresentação do município:

O município de Blumenau está situado na região leste de Santa Catarina e a 140 Km da capital, Florianópolis. Possui uma população estimada de 290 mil habitantes. A área urbana ocupa apenas 192 Km<sup>2</sup> e é onde está concentrada 90% da população. A economia tem sua base em três vertentes: Indústria – com destaque para o ramo têxtil, metalúrgico, de alimentos e cristais - Comércio e Turismo que tem como referência a maior festa alemã das Américas, a Oktoberfest. As tradições e costumes dos colonizadores alemães que chegaram aqui em 1850 estão preservados. Além da etnia alemã, italianos, poloneses, descendentes de açorianos e pessoas de várias partes do Brasil contribuíram para tornar Blumenau uma cidade pólo no estado. Blumenau possui o dinamismo de um centro moderno, alta renda per capita e baixíssimos índices de analfabetismo e violência. Blumenau busca também destaque na qualidade de vida de seus habitantes e turistas, para isto quer se tornar uma cidade que garanta acessibilidade para todos.

## OBRAS DE REURBANIZAÇÃO EM PARCERIA

**Local de implantação:** Região Central

**Início:** 2000

As diretrizes conceituais do projeto de Reurbanização da Rua XV de Novembro e Avenida Beira-Rio foram:

- Prioridade ao pedestre e humanização da cidade, criando amplos espaços de circulação com total acessibilidade, segurança e convivência, equacionando a ausência de equipamentos urbanos e controlando a velocidade média dos veículos.
- Estímulo à atividade econômica, cultural e comercial da Rua XV e Zona Central;
- Estímulo à preservação do patrimônio histórico e ao turismo;
- Ambientação e estetização urbana.

### Resultados obtidos:

O que se conclui, hoje é que todo o esforço despendido foi válido, já que os objetivos do projeto estão sendo atendidos e a resposta da população e comerciantes é extremamente satisfatória.

**Iniciativas:**

Utilização de um material de revestimento inédito no município, apostando na sua beleza e eficácia, e de um mobiliário urbano personalizado, baseado no estilo art-deco, predominantemente na arquitetura das edificações das vias. Outro destaque deve ser dado à ampliação dos passeios existentes, priorizando o pedestre, em detrimento ao tráfego de veículos e ao ajardinamento e arborização da área, inexistente até então.

**PROGRAMA DE MELHORIA DE CALÇADAS / ACESSIBILIDADE**

**Local de implantação:** Em todo o município

**Início:** Segundo semestre de 2005

**Antecedentes:**

No início de 2005 foi realizada em Blumenau, pela FURB – Universidade Regional de Blumenau, em parceria com a Prefeitura Municipal de Blumenau / SEPLAN –Secretaria de Planejamento Urbano e PUC/PR, uma pesquisa que avaliou a situação atual das calçadas de todos os 35 bairros da cidade, baseada em critérios que vão do conforto à segurança do pedestre. De acordo com o índice da pesquisa, onde se estipula uma nota de zero a dez para o calçamento, a média blumenauense foi de 4,11. Ou seja, de cada 10 calçadas, seis são inadequadas. A pesquisa apontou que a cidade necessitava realizar intervenções a curto prazo. Pensando nisto a Prefeitura Municipal em parceria com ABCP, CREA, FURB, SINDUSCON, ACIB, SINDUSCON e GOVERNO DO ESTADO, realizou em agosto de 2005 o Primeiro Seminário Catarinense de Calçadas.

**Objetivos:**

O principal objetivo foi promover, nesta discussão com a comunidade, uma real transformação no que diz respeito aos passeios públicos e acessibilidade, reforçando sua importância perante a sociedade. “A cidade só é boa para o turista, se primeiro for boa para seus habitantes”.

**Resultados obtidos:**

O que pode-se concluir, hoje é que todo o esforço despendido foi válido, já que os objetivos do projeto estão sendo atendidos e a resposta da população e comerciantes é extremamente satisfatória.

**Iniciativas:**

- Lançamento de diretrizes, assumindo o papel de orientador e fiscalizador do processo de reformulação e construção dos passeios públicos.
- Elaboração Cartilha orientadora para construção e reforma das calçadas da cidade, solidificando este trabalho com a elaboração de uma legislação específica, clara e efetiva destinada exclusivamente aos passeios.
- Orientar os donos de imóveis e buscar a garantia de ir e vir de todos os pedestres com o mínimo de conforto e segurança.



Piso Tátil



Adequação das calçadas

## BRASÍLIA - DF

**Órgão responsável pelas ações:** Governo do Distrito Federal

**Contato:** Coordenação Técnica/ Assessoria de Acessibilidade / SUCAR - Secretaria de Estado de Coordenação das Administrações Regionais

**Telefone:** (61) 3249-7476 / 3249-7481

**E-mail:** acessibilidade@sucar.df.gov.br

### Apresentação:

A Constituição de 18 de setembro de 1946 determinou que a capital do Brasil fosse transferida para o Planalto Central. Em 15 de março de 1956, já empossado, Juscelino Kubitschek assinou a Mensagem de Anápolis, lançando as bases da Companhia Urbanizadora da Nova Capital. Em 21 de abril de 1960, foi inaugurada Brasília pelo Presidente da República Juscelino Kubitschek.

Atualmente o Distrito Federal encontra-se plenamente consolidado, tendo deixado de ser meramente uma cidade administrativa e se tornado um atuante partícipe na vida federativa, com forte presença na área de prestação de serviços e comércio, que representa cerca de 90% do Produto Interno Bruto/PIB do DF, ficando a Indústria com uma participação de 9,5% e 0,5% de participação para a Agricultura.

Aquela cidade inaugurada em abril de 1960 e que muitos acreditavam que não duraria 5 anos, hoje conta com 221.157 habitantes (excluídos Lagos Norte e Sul), tendo sido superada, em termos populacionais, por Ceilândia, que é a mais populosa, com um total de 370.048 habitantes, e por Taguatinga, com 240.041 habitantes. Hoje o Distrito Federal conta com cerca de 2.043.000 de habitantes. O Núcleo Bandeirante, formado em 1956 com o nome de Cidade Livre, destinado a abrigar os primeiros Candangos, era para deixar de existir após a inauguração de Brasília, no entanto, consolidou-se de tal forma que se tornou uma cidade-satélite.

### EDIÇÃO DO DECRETO Nº 22.420 DE 21 DE SETEMBRO DE 2001

Institui a Comissão Permanente de Acessibilidade/CPA para acompanhar o desenvolvimento do Programa de Governo Acessibilidade Direito de Todos, bem como a implantação de propostas relativas a projetos para promoção de acessibilidade.

**Início:** 21 de setembro de 2001

**Descrição da Experiência:** Legislação com obrigatoriedade de participação na Comissão por todos os órgãos citados no decreto e pertencentes ao complexo do GDF.

Comissão criada para acompanhar o desenvolvimento do Programa Acessibilidade Direito de Todos e a implantação de propostas para promoção da acessibilidade.

### EDIÇÃO DO DECRETO Nº 26.797 DE 11 DE MAIO DE 2006

Disciplina a acessibilidade à comunicação das pessoas com deficiência auditiva no Governo do Distrito Federal

**Início:** 11 de maio de 2006

Descrição da Experiência: legislação com obrigatoriedade de implantação por todos os órgãos pertencentes ao complexo do GDF, com expectativa de facilitar a inclusão de pessoas com deficiência auditiva. As propagandas do GDF em veiculação na TV já estão cumprindo esta determinação.

### **CURSOS DE ORIENTAÇÃO DE ASPECTOS CONSTRUTIVOS PARA ACESSIBILIDADE**

A Assessoria de Acessibilidade/SUCAR vem promovendo cursos para os trabalhadores da construção que pertençam a firmas que prestam serviços de construção para o GDF.

Este mesmo curso é oferecido para diversos níveis de atuação no GDF, guardadas as diferenças de nível de formação (nível médio e superior)

### **TELECENTRO ACESSÍVEL**

**Início:** 22 de maio de 2006

O Primeiro Telecentro Acessível de Taguatinga é um espaço voltado para a inclusão social. Pessoas com deficiência e pessoas sem deficiência podem participar, destacando-se que é gratuito. O Telecentro é composto por 12 monitores sendo seis no matutino e seis no vespertino. Todos os monitores foram treinados para prestarem atendimento de primeira qualidade. Não é um curso com data de começo e término é como se fosse uma aula particular e o tempo de aprendizagem varia de acordo com a dinâmica do aluno. O projeto é uma parceria da Organização Não-Governamental Acessibilidade Brasil, dos Ministérios do Trabalho e da Tecnologia (MCT), com apoio do Governo do Distrito Federal.

O Telecentro funciona na C - 05, de segunda a sábado, das 7h às 17h. Maiores informações pelo telefone: 3201- 0069.

### **ACESSIBILIDADE NA RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO**

**Início:** Em implantação

Em prosseguimento ao programa Acessibilidade Direito de Todos e priorizando grandes pontos de convergência da população foram realizadas vistorias na Rodoviária de Brasília e elaborado relatório técnico com o diagnóstico das condições de acessibilidade no local. Cabe ressaltar que já estão em andamento as reformas necessárias apontadas no relatório.

### **PADRONIZAÇÃO E OTIMIZAÇÃO DE CONSTRUÇÃO DE RAMPAS**

**Início:** Em implantação

O Arquiteto Marcos Monte Serrat, lotado na Administração Regional do Paranoá/RA VII, desenvolveu um projeto de padronização e otimização de rampas para toda a cidade, dentro de um programa de verbas da SUCAR para obras deste ano de 2006.

As obras estão sendo licitadas e previstas para serem iniciadas em agosto próximo. Trata-se de placas previamente moldadas em concreto, por meio de formas metálicas, com acabamentos realizados no local, resultando em rampas bem acabadas, de um mesmo padrão e totalmente dentro das especificações técnicas e normativas.

A Administração Regional de Santa Maria está usando o mesmo padrão e também já está em fase de licitação de obras.

### **PROGRAMA DF ACESSÍVEL**

**Início:** Em implantação

Trata-se de uma campanha em fase final de concepção com data de inauguração marcada para o mês de julho.

Este programa nasceu em decorrência da Conferência Nacional de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência. Ele está sendo desenvolvido em parceria pela SUCAR/ Secretaria de Estado de Coordenação das Administrações Regionais, CORDE/DF, SEDHU/Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação, SEFAU/ Secretaria de Estado de Fiscalização de Atividades Urbanas do Distrito Federal e Administração Regional de Taguatinga entre outros órgãos.

Trata-se de campanha destinada a ampliar o conhecimento e sensibilizar sobre as questões de acessibilidade.

### **CARDÁPIOS EM BRAILE**

**Início:** Outubro de 2005

Trata-se de um Termo de Parceria firmado entre a SUCAR/ Secretaria de Estado de Coordenação das Administrações Regionais, Integra/Instituto de Integração Social e de promoção da Cidadania, Sindobar/Sindicato de hotéis, bares e restaurantes do DF, ABDV/Associação brasileira dos Deficientes Visuais para confecção de cardápios em Braille para os estabelecimentos comerciais do DF.

O estabelecimento interessado faz sua solicitação ao Sindobar que envia os formulários contínuos em branco e a SUCAR confecciona os cardápios em linguagem Braille.

Hoje já podem ser encontrados estes cardápios em estabelecimentos como lanchonetes Giraffas, Hotel San Marco, Motel Colorado, Saan Park Hotel, Blue Tree Hotel, restaurante Vila Borghesi, Torteria Di Lorenza entre outros.

### **CALÇADA FÁCIL**

**Início:** ano de 2005

Trata-se de um programa com centralização na SUCAR, onde os Titulares das Regiões Administrativas solicitam as obras de recuperação e construção de calçadas e rampas sem burocracia, obtendo o benefício em curto prazo.

Já foram implantados mais de 250 Km de calçadas em todo o DF.

### **TURISMO SEM BARREIRAS**

**Início:** ano de 2004

Trata-se de um programa que, dentre outras ações, trabalha os principais pontos turísticos do DF mantendo parcerias de controle com os órgãos governamentais, especialmente o IPHAN na área tombada, realizando adaptações para a promoção de acessibilidade.

## CAMPINAS - SP

**Órgão responsável pelas ações:** EMDEC – Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S/A

**Contato:** Maurício Thesin

**Telefone:** (19) 3273-1789

**E-mail:** thesin@emdec.com.br

**Entidades Representativas:**

CMADENE – Conselho Municipal de Atenção às Pessoas com Deficiência e Necessidades Especiais

CMI – Conselho Municipal do Idoso.

### **Apresentação do município:**

Campinas é o pólo da Região Metropolitana de Campinas – RMC, formada por 19 cidades (Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antonio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo), correspondendo a 6,31% da população do Estado e 1,4% da população Nacional, com 2,33 milhões de habitantes (censo de 2000) e ocupa uma área de 3.348 Km<sup>2</sup>.

Na atividade de Comércio Exterior, medida pelo volume de câmbio contratado, a praça de Campinas é a 4a do país, ficando atrás apenas das cidades de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Sua praça bancária, no volume nacional geral de compensação de cheques, está situada entre as seis maiores do Brasil.

A economia campineira apresentou uma taxa de crescimento da ordem de 4% nos últimos anos. Campinas é a primeira praça de vendas no comércio do Interior do Estado, perdendo somente para a Grande São Paulo.

A cidade é considerada um pólo de alta tecnologia. Em Campinas estão localizados diversos centros de pesquisa de renome internacional tais como Fundação CPqD, ITAL, Embrapa, Unicamp etc.

## **PROGRAMA EDUCAÇÃO PARA MOBILIDADE – CIRCULAÇÃO CIDADÃ NA TERCEIRA IDADE**

**Local de implantação:** Toda a cidade

**Início:** 1º semestre de 2001

O Programa surgiu com os objetivos de:

- Incorporar o grupo da Terceira Idade nas práticas de Educação para o Trânsito
- Dar maior visibilidade à problemática do idoso na circulação;
- Consolidar um grupo de Agentes Multiplicadores da Terceira Idade;
- Conquistar maior acessibilidade para o idoso promovendo sua participação para a melhoria e adequação do transporte público e das edificações.



- Ampliar as discussões para outros segmentos.
- Publicação da cartilha Idosos em Movimento.

**Resultados obtidos:**

Fundamentação de ações educativas, informativas e preventivas, por meio da realização de palestras, grupos de estudos e apresentações, sobre a mobilidade na terceira idade em Centros de Saúde, escolas, universidades, Conselho Municipal do Idoso e Coordenadorias das Secretarias Municipais da cidade.

**Dificuldades encontradas:**

- Consolidar um grupo permanente de discussão, estudo e multiplicação dos conceitos trabalhados.
- Materializar um instrumento para a discussão da mobilidade na terceira idade com a sociedade e qualificar a participação de maneira mais efetiva em relação aos conteúdos abordados.

Idosos em Movimento também subsidia as ações permanentes do Programa Educação para Mobilidade composto por:

- Formação de Professores Multiplicadores, que atualmente abrange um universo de 120 escolas e aproximadamente 50.000 alunos;
- Circulação Cidadã na Terceira Idade - 26 instituições e Conselho Municipal do Idoso;
- Programa Jovem.com - adolescentes entre 16 e 24 anos. Parceria realizada com o programa da Coordenadoria da Cidadania e Juventude.

**Resultados Obtidos:**

- Participação mais qualificada do segmento nos debates referentes à circulação e acessibilidade;
- Aprimoramento das discussões sobre a mobilidade na terceira idade nos mais variados segmentos sociais;

**PROJETO ÔNIBUS DE CENTRO BAIXO**

**Local de implantação:** Intercamp - Sistema Municipal de Transporte Público Coletivo – Coletivos Padova Ltda

**Início:** Março de 2006

**Antecedentes:**

Com a necessidade de locomoção de pessoas com deficiência física, o serviço de transporte público sofreu grandes implementações nos últimos anos procurando se adequar a essas necessidades.

**Iniciativa:**

Desenvolvimento de um ônibus de piso baixo parcial em um veículo nacional, com preço mais acessível, tecnologia nacional e condições de circular no viário da cidade.

**Resultados Obtidos:**

Operando em linhas alimentadoras, troncais, diametrais, etc., tanto na periferia como na área central, sendo que o tempo gasto para o embarque e desembarque de pessoas que utilizam a rampa é rápido e seguro, comprometendo de forma mínima o horário da linha e não acarretando problemas no tempo de espera de todos os usuários.

É preciso levar em consideração também o custo para utilização desse veículo, que não difere de um veículo convencional da atualidade, sendo bem mais barato que um veículo com piso baixo integral e mais barato que um veículo com elevador hidráulico.

Sendo assim, sua utilização se mostrou extremamente satisfatória do ponto de vista operacional, financeiro e conceitual, pois o nível de satisfação dos usuários melhorou consideravelmente, de acordo com pesquisas recentes, pois além de ser um veículo confortável e seguro, atende aos princípios cívicos dos cidadãos ao oferecer um transporte acessível para toda a população.



## **STI – SISTEMA DE TRANSPORTE INCLUSIVO – SERVIÇO DE ATENDIMENTO PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA**

**Número de pessoas beneficiadas:** 748 usuários cadastrados

**Início:** Setembro de 2004

### **Iniciativa:**

É constituído por dois serviços: o Serviço de Atendimento Especial (SAE), para viagens por motivo exclusivo de saúde, e o Serviço de Transporte Acessível (STA), para qualquer motivo de viagem no âmbito do município.

### **Serviço de Atendimento Especial – SAE:**

O serviço utiliza 4 (quatro) vans adaptadas, fazendo o transporte dos usuários porta a porta, ou seja; das residências às clínica de tratamento, em ambos os sentidos.

### **Serviço de Transporte Acessível – STA:**

O serviço opera no sistema tronco-alimentado, ajustado para as particularidades das pessoas com deficiência física.

As vans adaptadas, num total de 6 (seis), fazem o transporte dos usuários, do seu local de origem aos terminais ou pontos de conexão mais próximos, onde ocorrem a integração com as linhas de ônibus acessíveis do STI –Sistema de Transporte Inclusivo, e vice-versa.

Nos terminais urbanos e nos pontos de conexão, podem ser realizadas integrações de van para ônibus; de ônibus para ônibus ou de ônibus para van.

### **Resultados Obtidos:**

Os resultados obtidos são altamente satisfatórios junto aos usuários, com total aprovação dos mesmos. No serviço STA são feitos, em média, 1036 atendimentos por mês e 1614 usuários transportados incluindo os acompanhantes e no serviço SAE, 585 atendimentos e 1015 usuários transportados.

### **Dificuldades Encontradas:**

A maior dificuldade encontrada é não poder atender a demanda atual. Está prevista a ampliação da frota para este ano (a ser duplicada, para vinte veículos adaptados) e a inclusão de dois ônibus adaptados para a realização de eventos especiais.

## FLORIANÓPOLIS - SC

**Órgão responsável pelas ações:** Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis - IPUF

**Contato:** Marco Antonio Avila Ramos

**Telefone:** (48) 3212 5726

**E-mail:** marco@ipuf.sc.gov.br

**Entidades Representativas:**

AFLODEF - Associação Florianopolitana de Deficientes Físicos

ACIC – Associação Catarinense para a Integração do Cego

APAE – Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais

**Apresentação do município:**

O Município de Florianópolis situa-se na região sul do Brasil e é a capital do Estado de Santa Catarina, possuindo uma área de 438,5 Km<sup>2</sup> (incluindo os últimos aterros) e localizando-se entre os paralelos de 27º10' e 27º50' de latitude Sul, e entre os meridianos de 48º25' e 48º35' de longitude Oeste, numa posição estratégica dentro do mercado turístico do Mercosul. Sua população atual está em torno de 385.000 habitantes.

Os limites geográficos do Município estão configurados em duas porções de terras, uma insular e outra continental. A parte insular refere-se à Ilha de Santa Catarina, (426,6 Km<sup>2</sup>), que possui forma alongada no sentido norte-sul (54x18 Km), sendo banhada pelo Oceano Atlântico em todos os lados. A porção continental (11,9 Km<sup>2</sup>), conhecida como continente, possui forma aproximadamente retangular, e é também banhada pelo Oceano Atlântico, exceto a oeste onde limita-se com o Município de São José.

Unindo as duas porções do Município temos três pontes, situadas no trecho médio da Ilha: Governador Hercílio Luz, Governador Colombo Salles e Governador Pedro Ivo. O canal sob as pontes é estreito, com apenas 500 metros de largura e uma profundidade máxima de 28 metros, formando duas baías interiores ao sul e ao norte.

### **PROGRAMA ADEQUAÇÃO À MOBILIDADE URBANA E PADRONIZAÇÃO DOS PASSEIOS PÚBLICOS NA CIDADE DE FLORIANÓPOLIS**

**Local de implantação:** Acesso ao Balneário de Canasvieiras; Acesso ao Balneário dos Ingleses e Avenida Hercílio Luz

**Início:** 1997

**Histórico:**

Em 1997 o IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis - realizou, através de seu corpo técnico, em conjunto com técnicos da UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina -, estudos acerca da acessibilidade em áreas públicas da cidade. Estes estudos resultaram em um trabalho denominado Acessibilidade no Centro de Florianópolis, o qual enfocou principalmente a dificuldade de transitar a pé no Centro da cidade, principalmente pelas pessoas com deficiência visual e motora.

A seguir, em 1998, o IPUF elaborou um projeto físico piloto denominado Humanização das Ruas Esteves Júnior e Álvaro de Carvalho, dentro do Programa de Renovação da

Área Urbana Central, contando novamente com a assessoria técnica da UFSC. Neste trabalho o Instituto colocou em prática os conceitos e as recomendações contidas no trabalho teórico anterior.

#### **Iniciativas:**

Para atender as necessidades de trânsito de pedestres e especificamente das pessoas com deficiência visual e motora, foram previstos a regularização e alargamento dos passeios - onde possível - a criação de rampas para pedestres nos cruzamentos de vias e a criação de um sistema de pisos diferenciados.

#### **Dificuldades Encontradas:**

- Por questões relativas à fiscalização de obras - ocorreram incorreções que comprometem o pleno desempenho da proposta.
- Presença de obstáculos fora da faixa vermelha; a não interrupção desta faixa no limite das rampas de travessia.
- A falta de contorno nos obstáculos que excedem a largura normal da faixa, como postes e árvores e a sobreposição do revestimento de piso ao meio fio já existente.

#### **Resultados Obtidos:**

A importância do projeto e sua grande aceitação junto à população – uma vez que o adotou intensa e voluntariamente, a partir dos primeiros projetos implantados pela Prefeitura - faz com que se faça necessária uma campanha eficiente de informação e esclarecimento, não só para evitar a má aplicação ou interpretação errônea do conceito, mas principalmente para viabilizar a contínua melhoria das condições de acessibilidade na cidade de Florianópolis.



Calçada Padrão



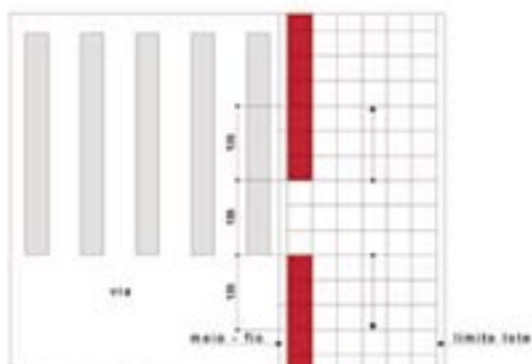
Acesso ao Balneário dos Ingleses antes e durante a implantação do projeto



Acesso ao Balneário de Canasvieiras  
– Depois da implantação do projeto



Avenida Hercílio Luz



Obs: Este é o desenho de rampa padrão, que poderá sofrer adaptações em situações específicas, conforme projeto específico.

CAÇADA PADRÃO - detalhe da rampa de acesso físico



## FOZ DO IGUAÇU - PR

**Órgão responsável pelas ações:** PREFEITURA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU

**Contato:** REGINA DE FÁTIMA XAVIER CORDEIRO

**Telefone:** (45) 3521.1033

**E-mail:** regina.rfxc@fzdoiguacu.pr.gov.br

**Entidades Representativas:**

UDF – União dos Deficientes Físicos

ACDD – Associação Crista de Doente e Deficiente Físico

APASF – Associação de Paes e Amigos de Surdos

APAE – Associação dos Paes e Amigos dos Excepcionais.

**Apresentação do município:**

O município de Foz do Iguaçu localizado na região oeste do Paraná, com mais de 300.000 habitantes é caracterizado por sua diversidade cultural, são 72 etnias, sendo que as mais representativas são oriundas do Líbano, China, Paraguai e Argentina. A base da economia da cidade esta no turismo, com destaque para o comercio e serviços.

Integrada a região Trinacional, Foz do Iguaçu faz divisa com a Argentina de Puerto Iguazu e com a cidade paraguaia de Cidade Del Este. É a 6a cidade mais visitada por turistas estrangeiros e a 1a do interior do país, contando com uma infinidade de opções de passeio e lazer, gastronomia e uma vida noturna bastante agitada.

Foz do Iguaçu representa um dos mais belos destinos turísticos do mundo. Possui riquezas incomparáveis como o Parque Nacional do Iguaçu, tombado como Patrimônio Natural da Humanidade e onde estão localizadas as Cataratas do Iguaçu. Outro ícone impulsiona o turismo local, a maior hidrelétrica do mundo em produção de energia, e dentro do complexo turístico de Itaipu o turista pode visitar o Ecomuseu, o Refúgio Biológico Bela Vista.

### PROJETO CALÇADAS

**Local de implantação:** Perímetro Urbano da cidade de Foz do Iguaçu

**Início:** Junho de 2005.

**Antecedentes:**

Com intuito de promover a integração dos atrativos turísticos e fomentar novos potenciais, o município implantará Rotas Turísticas (eixos viários) que valorizem os produtos de cada região. As Rotas foram estabelecidas de acordo com as características turísticas da via, sendo estabelecido uma cor e ícone padrão para cada rota. Serão instalados mobiliários urbanos modernos padronizados e placas sinalizadoras adequadas que atendam as necessidades dos turistas e comunidade iguaçuense.

O município está implantando de forma complementar a este projeto, trabalhos de melhorias das vias publicas através da pavimentação, sinalização horizontal, vertical e calçadas.

O objetivo desta ação é integrar os vários atrativos turísticos de Foz do Iguaçu; melhorar a imagem turística da cidade; potencializar os produtos turísticos do município; estimular a divulgação dos produtos para aumento do tempo de permanência do turista; contribuir com a elevação da qualidade de vida no meio urbano através de melhorias na infraestrutura; melhorar as condições das vias públicas, no corredor e garantir maior legibilidade da cidade.

#### **Dificuldades Encontradas:**

As principais dificuldades de implantação estão relacionadas com as situações existentes de calçadas. Um estudo realizado por mais de 150 acadêmicos e profissionais voluntários dos cursos de engenharia civil e arquitetura e Urbanismo da União Dinâmica de Faculdades Cataratas (UDC), identificou a qualidade das calçadas de Foz do Iguaçu. A pesquisa foi feita em cinco (05) meses e analisou a região central, ruas e avenidas das rotas turísticas. O estudo apontou vários trechos irregulares e com péssimas condições de pavimentação. Numa avaliação de 0 a 10 pontos, as áreas estudadas receberam média 4.5. Os itens vistoriados pelos alunos seguiram a planilha de especificações elaborada por arquitetos e engenheiros.

#### **Superando as Dificuldades:**

Conscientizar a população das necessidades em participar de uma ideologia de mudanças de criatividade para melhorar a acessibilidade de todos.

#### **Resultados Obtidos:**

Fatores estabelecidos: Faixa de Serviço onde se localizam os equipamentos urbanos como pontos de ônibus, postes, lixeiras e arborização; Faixa Livre passeio livre de obstáculos e que garanta percurso seguro aos pedestres; Faixa de Acesso existente em calçadas com largura maior que 2,50 m e que garanta acesso aos imóveis.

As calçadas devem oferecer um espaço livre para o tráfego de pedestres, sendo construídas com piso liso e antiderrapante, que não ofereça perigo de queda ou tropeço. O percurso deve ser seguro, sem acidentes.

As calçadas e passeios devem garantir a completa mobilidade e acessibilidade dos usuários, incluindo idosos e pessoas com necessidades especiais.

#### **Proposta de melhoria:**

Dentro do plano de mobilidade urbana a secretaria municipal de planejamento desenvolve ações e projetos de apoio a corredores estruturais de transporte coletivo urbano visando à implantação de sinalização horizontal e vertical; sistema de circulação não motorizado com implantação de ciclovias; e acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade e com deficiência física com implantação de rampas; e o projeto calçadas, apresentando um conceito moderno para as confecções, projetadas para aproveitar o máximo de benefícios, priorizando a mobilidade, segurança e acessibilidade para todos os seus usuários. Para tanto o município de Foz do Iguaçu elaborou a cartilha do cidadão n° 02 com vistas aos procedimentos para construção de calçadas.





Pisos táteis para auxílio da mobilidade das pessoas com deficiência visual



Antes



Depois

## GUARULHOS - SP

**Órgão responsável pelas ações:** Secretaria de Transportes e Trânsito

**Contato:** Geraldo Moura

**Telefone:** (11) 6475-6987

**E-mail:** geraldocalmon@guarulhos.sp.gov.br

**Entidades Representativas:**

Conselho Municipal de Assuntos para a Pessoa com Deficiência - CMAPD

### **Apresentação do município:**

Localizada na parte Nordeste da Região Metropolitana de São Paulo, Guarulhos sofreu um significativo crescimento verificado, sobretudo, entre os anos de 1940 e 1980 e colocando-a atualmente como segunda cidade mais populosa do Estado, com cerca de um milhão e duzentos mil habitantes, estando somente atrás da capital.

Sua ocupação territorial deu-se à margem de um planejamento sistematizado e foi influenciado, sobretudo pela lógica de mercado e pela implantação de eixos rodoviários de porte nacional (Via Dutra e Fernão Dias) que representaram, assim como o Aeroporto-Base Aérea, importantes barreiras físicas, contribuindo para uma ocupação desordenada e com a existência de vários vazios urbanos em seu território, além de relevante percentual da população vivendo em uma situação de ilegalidade e precariedade urbana.

Outra importante característica do município é a de estar inserida, e conseqüentemente toda sua dinâmica de desenvolvimento, dentro da questão metropolitana, o que representa receber todo um ônus de intervenções e ações realizadas nos municípios vizinhos com destaque na capital, além de empreendimentos que, nem sempre, coincidem com os interesses da cidade.

## **PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DO CENTRO DE GUARULHOS**

**Início:** setembro de 2003

### **Antecedentes:**

- O desafio da implantação de um projeto de requalificação urbana em uma área central através da construção de um processo participativo com a sociedade civil foi o que se impôs a Prefeitura de Guarulhos a partir de 2001.
- Diversidade dos agentes participantes.
- Falta de tradição desse modo de gestão participativa no município
- Dinâmica de crescimento da cidade, marcado por taxas de crescimento exorbitantes (com picos anuais de até 8%) e por estar inserido na Região Metropolitana de São Paulo - RMSP como periferia de um grande centro.
- Disputa acirrada do espaço público
- Competição entre os diferentes modais
- Espaço reduzido para a circulação dos pedestres

- “Baldeador” de viagens
- Relevante grau de saturação das vias em alguns pontos.
- Falta de racionalização dos itinerários bem como dos pontos de parada, o que demonstrava a inexistência de um planejamento macro na programação das linhas.

**Iniciativas:**

- Reunião de todos os integrantes da comissão composta por membros do governo municipal e da sociedade civil para que fossem pactuados alguns princípios a serem embasadas as propostas
- Criação de grupos temáticos para que fossem desenvolvidos projetos, a saber: mobilidade, infra-estrutura urbana, comunicação visual e inclusão social e cidadania.
- Estabeleceu-se que a prioridade ao cidadão e a inclusão social deveriam ser os eixos norteadores das propostas.
- No grupo de mobilidade que foi coordenado por equipe do órgão gestor (na época Secretaria de Serviços Públicos - SSP) definiu-se que as ações viabilizariam a prioridade ao pedestre e ao usuário do transporte público.
- Racionalização dos itinerários e pontos de parada, essa alteração significou o rearranjo de paradas, segundo o destino desejado e a re-locação para eixos viários com maior capacidade das linhas que não apresentavam embarque ou desembarque relevante na área. Com isso, foram retiradas cerca de 15% das viagens, sem que a oferta fosse comprometida na região.
- Adoção do conceito de priorização ao pedestre, onde todas as áreas foram adequadas para o fluxo real desse modo, sendo que mais de 6.000m<sup>2</sup> de passeios foram construídos no Centro garantindo a segurança e o conforto ao pedestre.
- Além disso, ações que possibilitem a circulação das pessoas com deficiência foram pensadas em todo o trecho, como adequado rebaixamento de guias, continuidade dos passeios e pontos de parada em plataformas, sinalização tátil de alerta para deficientes visuais, facilidade de acesso ao ônibus, através da implementação de plataformas elevadas, ampliação das áreas de circulação através da remoção de obstáculos, orientação aos usuários das linhas através da programação visual nos pontos de ônibus e utilização de texturas e cores diferenciadas na paginação do piso que representaram uma evolução na qualidade urbana da área.

**Resultados Obtidos:**

- As obras iniciadas em setembro de 2003 e com término em junho de 2004 da primeira fase, significaram a recuperação da área com a inovação de conceitos empregados.
- Ainda que críticas tenham sido feitas quando no momento das obras ou, setorialmente, após a conclusão de alguns trechos, a avaliação do projeto é positiva para a população guarulhense e significa um primeiro passo para intervenções estruturantes a serem realizadas.
- Vale a ressalva que se encontra em andamento a segunda fase do projeto de readequação do Centro, composto pelo projeto paisagístico de três praças da região: Praça Getúlio

Vargas, Praça do Rosário e Praça John Kennedy, com a coordenação da Secretaria do Meio Ambiente de Guarulhos.

O projeto de Readequação do Centro de Guarulhos foi um dos primeiros projetos de acessibilidade urbana a ser implantado na cidade. A partir desta experiência os mesmos preceitos foram incorporados nos projetos viários, sempre focados na valorização dos pedestres como um todo, considerando em especial as pessoas com deficiência, idosos e gestantes. Os resultados atingidos foram fundamentais para a incorporação de novos comportamentos dos pedestres e especialmente para os motoristas de veículos.

### EXEMPLOS DE ADEQUAÇÃO DAS CALÇADAS PARA ACESSIBILIDADE DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA FÍSICA:



Antes



Depois



Travessia rebaixada com piso tátil

## JOINVILLE - SC

**Órgão responsável pelas ações:** IPPUJ - Fundação Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Joinville

**Contato:** Vladimir Tavares Constante

**Telefone:** (47) 3431-3310

**E-mail:** vladimir.ippuj@joinville.sc.gov.br

**Entidades Representativas:**

Associação dos Deficientes Físicos de Joinville - ADEJE

Associação Joinvilense dos Deficientes Visuais - AJIDEV

**Apresentação do município:**

Localizado na região Sul do País; município pólo da microrregião nordeste do Estado de Santa Catarina é a maior cidade catarinense, caracterizando-se como o terceiro maior pólo industrial do sul do Brasil, em uma região que produz 13,6% (valor adicionado fiscal) do PIB global do Estado. Situa-se em ponto estratégico do Mercosul.

A origem do município de Joinville deve-se ao fato histórico da Princesa Francisca Carolina, filha de Dom Pedro I, ter-se casado em 1841 com o Príncipe de Joinville, François Ferdinand Phillipe (filho do Rei Phillipe II da França) e a obrigação da entrega ao noivo de um dote, que no caso correspondia a uma alta importância em dinheiro e uma área de 25 léguas quadradas de terra.

Em 9 de março de 1851, com a chegada da barca “Colon” trazendo os primeiros imigrantes alemães, suíços e noruegueses, efetivou-se a fundação da denominada inicialmente Colônia Dona Francisca, em homenagem à princesa Francisca Carolina e posteriormente Joinville, em homenagem ao Príncipe de Joinville.

Ao longo do tempo Joinville altera seus modelos econômicos, passando da atividade agrícola para a comercial e manufatureira, dando início a sua vocação industrial e toda uma trajetória de desenvolvimento, culminando por abrigar vasto parque industrial, com diversas empresas líderes em seus segmentos de atuação.

Atualmente Joinville vem alterando mais uma vez sua matriz econômica, tradicionalmente apoiada na industrialização, por uma complementação através do apoio ao desenvolvimento de atividades de comércio e serviços.

### PROJETO TRANSPORTE EFICIENTE

**Número de pessoas beneficiadas:** 4.000 pessoas / mês

**Início:** Janeiro de 2000

**Antecedentes:**

A questão da acessibilidade no transporte público tem diferentes ramos de análise, seja quanto à faixa espacial de atendimento, seja na diversidade de cidadãos que são atendidos com diferentes capacidades de locomoção. Para estes cidadãos o sistema de transporte coletivo de Joinville tentou sem sucesso atender às legislações municipal e federal com a solução mais corrente no país que é a utilização de elevadores instalados

na frota. Sem sucesso, pois após uma década da instalação destes equipamentos em dez veículos das linhas mais carregadas o sistema transportava em 1999 apenas oito passageiros/mês.

A causa para este insucesso estava relacionada principalmente à parte da viagem realizada entre a residência e o ponto de parada, devido às condições do piso das calçadas, que impossibilitava – e ainda hoje se mantém nesta condição – a circulação de pessoas com dificuldades de locomoção.

Outras causas também podem ser atribuídas a este insucesso, tais como a baixa cobertura espacial destas linhas quando comparadas à estrutura urbana da cidade, e ao desconforto gerado à pessoa com deficiência por ser ele causador de atrasos nas viagens dos outros passageiros, uma vez que o tempo de embarque através destes equipamentos pode chegar a cinco minutos.

#### **Iniciativa:**

Diante deste quadro foi criado um serviço especial com operação porta a porta chamado comercialmente de Transporte Eficiente objetivando atender com exclusividade às pessoas com deficiência física, bem como seus acompanhantes caso haja comprovação da necessidade.

Este serviço é atualmente a melhor equação de atendimento e acessibilidade encontrada, pois ao mesmo tempo em que desonera a operação do serviço convencional, amplia a acessibilidade espacial e, por conseguinte o número de cidadãos atendidos.

#### **Operação:**

Operando inicialmente com 02 (dois) micro-ônibus projetados em parceria com a Fundação Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Joinville - IPPUJ e empresas operadoras, contando com elevador, corredores mais largos, 4 locais específicos para cadeiras de rodas e mais 7 lugares sentados, operando com tarifa e isenções do sistema normal. Após os primeiros meses de sua implantação o serviço revelou-se um sucesso e a crescente demanda fez dobrar a frota, sendo que atualmente está sendo preparado o quarto par de veículos (um por operadora) equipados para atendimento da demanda atual pelo serviço.

#### **Estações da Cidadania:**

Apesar do sistema integrado de transporte estar operando com o auxílio do serviço porta-a-porta do Transporte Eficiente para atender aos cidadãos com necessidades especiais, as estações de integração (cidadania) são equipadas com rampas, guias rebaixadas, travessias de pedestres em nível, sanitários adaptados e portões de acesso junto às catracas. Estas edificações foram projetadas seguindo normas técnicas específicas para atender a todos os cidadãos, independentemente destes serem usuários do transporte coletivo, trabalhadores da área ou transeuntes.



Micro especialmente fabricado para o serviço



Folheto divulgação



Novos micros entregues para operação a partir de março de 2006, totalizando 10 veículos

## JUNDIAÍ - SP

**Órgão responsável pelas ações:** PREFEITURADO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ / Secretaria Municipal de Transportes / Diretoria do Departamento de Operações de Trânsito

**Contato:** Eng. Ana Paula Silva de Almeida

**Telefone:** (11) 4589-8789 / 4589-8785

**E-mail:** apsilva@jundiai.sp.gov.br

**Entidades Representativas:**

CMPPD - Conselho Municipal de Pessoas Portadoras de Deficiência Física.

### **Apresentação do município:**

O município de Jundiaí dista cerca de 50 Km da capital do Estado de São Paulo, possui uma população estimada de 346.000 habitantes. Possui uma área de 431,9 km<sup>2</sup>. Considerada uma região próspera no Estado, Jundiaí ocupa o 8o lugar no PIB. Além de ser uma das maiores e mais importantes cidades do Brasil.

A Serra do Japi, situada a sudeste da cidade, é uma grande reserva ambiental, com uma das maiores áreas florestais do Estado de São Paulo intactas. É também conhecida como a Terra da Uva devido a sua tradição no cultivo dessa fruta implantada na cidade principalmente pela imigração italiana.

### **PROJETO TRAVESSIA SEGURA**

**Início:** Setembro de 2002

Trata-se de um programa continuado focado em ações de Educação, Engenharia e Fiscalização de Trânsito, objetivando garantir aos pedestres condições seguras de travessia.

A Engenharia estuda os pontos definidos com base em estatísticas de acidentes de trânsito e discussão com a comunidade. De acordo com a característica de cada ponto, são realizadas melhorias tais como: sinalização, iluminação, remodelação geométrica, canteiros, rebaixamento de guia para deficiente físico, sinal sonoro para deficiente visual e até implantação de gradis, quando necessário.

Através de folder explicativo a equipe da Educação de Trânsito orienta a população sobre como realizar uma travessia com segurança fazendo uso dos equipamentos implementados.

A Fiscalização completa a estratégia do trabalho monitorando sistematicamente os pontos utilizando inclusive equipamentos eletrônicos de controle de velocidade.

Importante destacarmos que a priorização da locação dos rebaixamentos deu-se conjuntamente com o CMPPD (Conselho Municipal da Pessoa Portadora de Deficiência) que estabeleceu como prioridade as clínicas que cuidam de reabilitação e os serviços de utilidade pública tais como: escolas, hospitais, Unidades Básicas de Saúde, correios, bancos, teatros, etc.

Para a implantação dos equipamentos com sinal sonoro para pessoas com deficiência visual, elegeu-se juntamente com o Instituto Jundiaiense Luis Braille, os locais de



instalação dos mesmos. Também foi definida a confecção de placas com orientação em braille sobre o funcionamento dos equipamentos para que, mesmo aqueles portadores de deficiência visual que não tivessem passado pelo treinamento realizado junto à instituição, possam utilizar-se do equipamento sem maiores problemas.

Este projeto atende um número incontável de pedestres que circulam pela nossa cidade, além das pessoas com necessidades especiais que vão desde os 14% (catorze por cento) da população com algum tipo de deficiência, conforme indica o censo de 2002, até as mulheres grávidas, obesos, idosos, etc; pessoas que possuem dificuldade de locomoção.

### Parceiros:

CMPPD – Conselho Municipal da Pessoa Portadora de Deficiência: é o nosso parceiro no que diz respeito as ações que atendem as pessoas com deficiência física e visual, indicando as prioridades de atendimento e assessorando nas soluções técnicas adotadas.

Ministério da Justiça - A primeira fase teve o financiamento do governo federal através do Ministério da Justiça para as ações relativas à acessibilidade.



## LONDRINA - PR

**Órgão responsável pelas ações:** Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização e IPPUL – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina

**Contatos:**

Wilson Santos de Jesus – Coordenador de Transportes

Pollyanna Maria de Oliveira – Setor de Transportes Especiais

Cristiane Biazzono Dutra – Engenheira Civil

Simone de Oliveira Fernandes Vecchiatti – Arquiteta Urbanista

**Telefone:** (43) 3379-7900

**E-mail:** transporte.cmtu@londrina.pr.gov.br

**Entidades Representativas:**

ADEFIL – Associação dos Deficientes Físicos de Londrina

ADEVILON – Associação de Deficientes Visuais de Londrina e Região

Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Londrina

ILITC – Instituto Londrinense de Instrução e Trabalho para Cegos

CVI LONDRINA – Centro de Vida Independente de Londrina

UADL – Uniao dos Amigos Deficientes de Londrina

Pastoral dos Portadores de Deficiência de Londrina

A.P.S. DOWN – Ass. de Pais e Amigos de Portadores de Síndrome de Down

APADAL – Associação de Pais e Amigos dos Deficientes Auditivos de Londrina

Apae – Escola Especial Santa Rita

ILECE – Instituto Londrinense de Educação para Crianças Excepcionais

ILES – Instituto Londrinense de Educação de Surdos

APA – Associação de Proteção ao Autista

**Apresentação do município:**

Núcleo Urbano planejado em 1929, Londrina nasceu dos projetos pré-estabelecidos pela Companhia de Terras Norte do Paraná e cresceu com a economia regional cafeeira que marcou o início da colonização desta região. Seu nome foi em homenagem à cidade de Londres e significa “pequena Londres”. Município de importância regional tanto para o Paraná como para o Sul do Brasil, comporta em seu desenvolvimento urbano estratégias bem definidas nos Planos Diretores que aconteceram através dos tempos. Possui equipamentos Urbanos condizentes com a sua grandeza, como por exemplo, o Aeroporto de Londrina e a Universidade Estadual (UEL). Criado através da Lei Estadual no 2.519, de 03 de dezembro de 1934, e instalado em 10 de dezembro do mesmo ano, foi desmembrado de Jataizinho. Tem atualmente 76 anos, dos quais manteve um crescimento constante, consolidando-se, pouco a pouco, como principal ponto de referência do Norte do Paraná e exercendo grande influência e atração regional.

Possui relevo diversificado tendo a região central mais plana e as demais regiões topografia acidentada, destacando-se a Região Sul onde a topografia é mais acentuada.

## SISTEMA DE TRANSPORTE ACESSÍVEL PARA TODOS

**Local de implantação:** Sistema Municipal de Transporte Coletivo.

**Início:** 2004

### **Antecedentes:**

- O terminal urbano central de transporte coletivo foi construído em 1988, possuindo rampas emborrachadas que interligam os três pisos e banheiros destinados à pessoa com deficiência.
- Em 2003 houve licitação para a exploração do transporte coletivo urbano, onde foram feitas as seguintes exigências: a instalação de 640 abrigos de pontos de ônibus cobertos e com banco; instalação de quatro escadas rolantes e de um elevador no terminal urbano central; construção de um terminal de integração e implantação do sistema de bilhetagem eletrônica.

### **Resultados Obtidos:**

- O término da obra de instalação das escadas rolantes e do elevador no terminal urbano central, tornou-o plenamente acessível para a pessoa com deficiência física, para crianças, gestantes, idosos e pessoas com mobilidade reduzida.
- Atendendo ao desenho universal, estão em estudo outras adaptações necessárias para outras modalidades de deficiência, com piso tátil, sinal sonoro, informações em braile e/ou em fonte ampliada, todas modificações sugeridas pelo Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência e associações afins.

### **Dificuldades Encontradas:**

- Altos custos das obras, a dificuldade em se conscientizar da urgência da necessidade de termos uma cidade acessível.

### **Superando as Dificuldades:**

- Contato direto com as empresas concessionárias para conscientizá-las de seu papel na promoção da inclusão das pessoas com deficiência.

## PROJETO TRANSPORTES ESPECIAIS

**Local de implantação:** Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização - CMTU

**Pessoas Beneficiadas:** Pessoas com deficiência física, que utilizem cadeira de rodas para locomoção, associadas ou não a outras deficiências (ex. deficiência mental). Atualmente são atendidas 354 pessoas.

**Início:** Maio de 2005

### **Antecedentes:**

Para atender a urgência apresentada de um serviço de transporte que atendesse às pessoas com deficiência física, implantou-se em Londrina o Transporte Especial, acreditando que veículos que realizam transporte porta a porta sanariam essa dificuldade. Porém a grande demanda existente pelo serviço acabou gerando uma lista de espera, fato este que levou a companhia a planejar outras formas de garantir o direito ao transporte

a esses municípios. Foi então, concluído que a forma mais viável e a maneira mais inclusiva de realizar o transporte se dariam através do sistema de transporte coletivo urbano adaptado, iniciou-se então em 2003, o planejamento e as primeiras iniciativas de se ter na cidade um transporte inclusivo e acessível.

#### Iniciativas:

- 84 ônibus adaptados com elevador e com capacidade para 2 cadeiras de rodas por viagem.
- 6 microônibus adaptados com elevador e com capacidade para 1 cadeira de rodas por viagem.



Microônibus do sistema de transporte especial



Ônibus do sistema de transporte especial

### PROJETO ATENDA COM EFICIÊNCIA A PESSOA COM DEFICIÊNCIA

**Local de implantação:** Empresas concessionárias do transporte coletivo municipal e Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização – CMTU.

**Número de pessoas beneficiadas:** 18.850 pessoas com deficiências.

**Início:** Março de 2006

#### Antecedentes:

O treinamento Atenda com eficiência a pessoa com deficiência foi idealizado pela CMTU, que entendeu a necessidade urgente de capacitar seus colaboradores, assim como os colaboradores das empresas de transportes coletivos urbano, para assim oferecer a todos os usuários do transporte um atendimento de qualidade.

#### Iniciativas:

O treinamento já aconteceu em 2 turmas, capacitando até o momento 82 colaboradores.

Durante o treinamento os colaboradores que participaram receberam óculos que dificultam a visão, ou fones de ouvido ou cadeira de rodas ou andadores, e permaneceram com esses equipamentos até o término do treinamento, (4 horas), quando por fim relataram a experiência e seus sentimentos, quanto a prática da sensibilização, então foram colocadas as limitações das deficiências e como proceder para oferecer atendimento adequado.

O Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência foi a instituição que a companhia entendeu como capacitada para ministrar o treinamento.

**Resultados Obtidos:**

Foram alcançados resultados imediatos no que diz respeito à motivação de colaboradores que participaram do treinamento, e na sensibilização dos colaboradores quanto às dificuldades encontradas pelas diversas modalidades de deficiências.

**Proposta de melhoria:**

Envolver outras secretarias no processo de treinamento para que todos os serviços oferecidos pelo município atendam com eficiência a pessoas com deficiência.



Treinamento de Motoristas e Cobradores



Motorista vivenciando a experiência do usuário de cadeiras de rodas

## RECIFE - PE

**Órgão responsável pelas ações:** Prefeitura do Recife

**Contatos:**

Maria da Glória de Souza Brandão – Coordenadora das ações de acessibilidade

Andréa Quintas Marques – Secretária executiva da Comissão Permanente de Acessibilidade

**Telefone:** (81) 3232-8667

**E-mail:** gbrandão@recife.pe.gov.br

andreaquintasmарques@ig.com.br

**Entidades Representativas:**

AEPNE – Associação Estadual de Pessoas com Necessidade Especial

ADEFEPE – Associação dos Deficientes Físicos do Estado de Pernambuco

APAE – Associação de Pais e Amigos de Excepcionais

APEC – Associação Pernambucana de Cegos do Recife - FEBEC

**Apresentação do município:**

População total do município: 1.501.008 hab (IBGE 2005), sendo 17% de pessoas com deficiência e 9% de pessoas idosas.

IDHM: 0.797 (Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano do Recife)

**Instrumentos de Políticas Urbanas existentes no município:**

- Plano Diretor, instituído em 1991 - em processo de revisão, encontrando-se na Câmara para discussão e aprovação pelo Legislativo
- Plano Diretor de Circulação, instituído em 2002
- Política Municipal da Pessoa com Deficiência
- Política Municipal da Pessoa Idosa

**Projetos Urbanos voltados para Boas Práticas:**

- Ciclovia Recife e ou Ciclofaixa - visa garantir a utilização da bicicleta, com segurança, em vias de tráfego intenso.

### PROJETO CIRCULAÇÃO – AV. GUARARAPES

**Local de implantação:** Corredor de transporte coletivo urbano da Av. Guararapes, localizado no bairro de Sto Antônio, área central da cidade.

**Número de pessoas beneficiadas:** Em torno de 600.000 pessoas

**Início:** Julho de 2005

**Antecedentes:**

A Av. Guararapes compõe um corredor de transporte principal, exclusivo de transporte coletivo, localizado na ilha de Sto. Antonio, área central da cidade. O uso predominante na

avenida e em todo o seu entorno é comercial e de serviços, o intenso comércio informal instalado no seu entorno conflita com a grande circulação de pedestres, dificultando sua acessibilidade, inclusive o acesso ao transporte coletivo.

Por sua vez, o transporte coletivo é outro fator que, se, por um lado, provoca a efervescência diuturnamente deste trecho da cidade, sobretudo de segunda-feira a sábado, em face do grande fluxo de usuários e pedestres, em contrapartida, transforma a avenida em um grande terminal de ônibus devido à existência de 111 linhas que ali transitam, o que constitui uma barreira física e visual que compromete o ambiente, a interligação entre os dois lados da via, além de estimular a presença do comércio informal de forma desordenada.

#### **Iniciativas:**

- A ação consistiu em uma intervenção física de manutenção e recuperação das calçadas da avenida pelo Município;
- Criação de níveis de acessibilidade, para conforto e segurança do pedestre, notadamente das pessoas com deficiência física e mobilidade reduzida;

#### **Dificuldades encontradas:**

- Conciliar o necessário e o possível, a compatibilização entre o interesse de todos e o de cada um que sobrevive de seu equipamento comercial, em razão das questões de caráter socioeconômico;
- No processo de implementação da ação, foram identificados obstáculos, tais como: piso danificado, tampas desniveladas ou ausentes, equipamentos urbanos postos de forma irregular e subutilizados, dentre os quais postes sem energia elétrica, árvores e canteiros danificados, ausência de guias rebaixadas, postes em excesso ou sem uso, excesso de material de publicidade, além de abrigos de ônibus inadequados e outros elementos que desqualificam o espaço público.

#### **Superando as Dificuldades:**

A partir deste diagnóstico foram formuladas propostas, atendendo à legislação federal, estadual e municipal, além das Normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas e foram acionados vários órgãos e entidades para o estabelecimento de parcerias (concessionárias de serviços públicos, proprietários de bancas de revistas, fiteiros e associações de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, entre outros). Esta parceria facilitou a implantação da proposta na reorganização do mobiliário e do comércio informal, seja ele fixo ou ambulante. A integração entre os órgãos municipais foi também de grande importância para a realização da ação na busca por uma cidade acessível.

#### **Resultados Obtidos:**

- Os canteiros centrais da Avenida com o piso recuperado;
- As travessias de pedestres asseguradas com as guias, devidamente rebaixadas e sinalizadas;
- Rotação e deslocamento das bancas de revistas nos canteiros centrais da avenida, com o testemunho dos interessados de que houve casos em que suas vendas aumentaram em mais de 50%, haja vista a oferta de acesso de um número maior de clientes;

- Retirada de posteamento sem utilidade (25 postes no canteiro central), e telefones públicos irregularmente instalados (cerca de três conjuntos de três “orelhões”), e sinalização dos abrigos inadequados.

A experiência vivenciada nesta intervenção propiciou ao Município do Recife uma capacidade instalada para o próximo desafio: a implementação do projeto de acessibilidade e mobilidade urbana no corredor Av. Guararapes – Av. Conde da Boa Vista – Av. Carlos de Lima Cavalcanti, ora em de processo de estudos para elaboração do projeto executivo.



## RIBEIRÃO PIRES - SP

**Órgão responsável pelas ações:** Prefeitura Municipal de Ribeirão Pires

**Contato:** Elizane Henrique de Mecena

**Telefone:** (11) 4828-9615 / 4828-6900

**E-mail:** elimecena@ig.com.br

**Entidades Representativas:**

Movimento de Apoio às Pessoas com Deficiências de Ribeirão Pires

Associação de Cegos de Ribeirão Pires

**Apresentação do município:**

O município de Ribeirão Pires está situado a sudeste da Região Metropolitana de São Paulo, tendo como limite geopolítico os municípios de Santo André, Mauá, Suzano e Rio Grande da Serra, é banhado pelo braço Rio Grande do reservatório Billings, tem todo o seu território de 107Km<sup>2</sup> protegido desde 1976 pela Lei de Proteção aos Mananciais, já que suas inúmeras nascentes alimentam um dos maiores reservatórios de abastecimento da Grande São Paulo.

O município de Ribeirão Pires vem, a cada dia mais buscando integrar e referendar as práticas que visam a inclusão de Pessoas com Deficiências nos sistemas sociais comuns, como regem os documentos e leis dos quais nosso País é signatário. Este compromisso faz com quem caminhamos na busca de superar as dificuldades e desconhecimentos da vida diária com este público há muito excluído do convívio social comum.

Em 2005, Ribeirão Pires teve sua população estimada pelo IBGE em 116.677.

### **CRIAÇÃO DA COMISSÃO MUNICIPAL DE ACESSIBILIDADES (COMUAS)**

**Início:** Julho de 2005

**Antecedentes:**

A Comissão Municipal de Acessibilidade foi criada pelo Decreto Municipal 5.639 /05 com o objetivo de garantir o cumprimento da legislação (municipal, estadual e federal) que zelam pela garantia de acessibilidade às Pessoas com deficiências e/ou com mobilidade reduzida.

**Dificuldades Encontradas:**

Uma das primeiras dificuldades com a qual a COMUAS se deparou foi a discrepância entre a legislação federal, principalmente o decreto 5296/04, e as legislações municipais e, neste caso, o código municipal de posturas, código municipal de edificações, código de uso do solo, a lei orgânica municipal, por exemplo. Estes documentos pouco se referiam as Pessoas com deficiências e, quando o faziam, dirigiam-se, especificamente às Pessoas com Deficiência física, não se detendo as outras possíveis características do ser humano.

Porém a realização deste trabalho que, a princípio, parecia ser simples ganhou um alto grau de complexidade, na medida que interferir na legislação exige comprometimento de vários setores da sociedade de modo que todos se sintam comprometidos e

compromissados com a causa e não simplesmente escrever uma nova lei para engavetá-la, nesta direção fazer com que representantes do poder público, da sociedade civil (desde representantes do comércio, de arquitetos e engenheiros, representantes da câmara municipal, entre outros).

### **Superando Dificuldades:**

Para superar esta dificuldade, apostou-se no colegiado de decisões para organização das agendas e definição das pautas, além de apresentação de materiais e treinamentos práticos (vivências) das questões relativas às deficiências e mobilidade reduzida.

A construção das parcerias (com a Associação Comercial local – ACIARP - com a Associação dos Engenheiros e Arquitetos, com a Presidência da Câmara de vereadores) facilitou a superação das dificuldades iniciais.

### **Resultados Obtidos:**

Os resultados têm aparecido de diversas formas: desde a solicitação de laudos de acessibilidade ou de adequação arquitetônica, que são fornecidos gratuitamente pela Comissão e expedidos por profissional credenciado no CREA, desde a busca pela revisão, publicação e divulgação das normas e leis revistas e atualizadas.

Como forma de aprofundar os resultados propõe-se a realização de Seminários, encontros e debates sobre a importância de adequação e adaptação urbanística.

## **PROGRAMA DE CAPACITAÇÃO DE FUNCIONÁRIOS PÚBLICOS PARA MELHOR ATENDIMENTO À COMUNIDADE COM DEFICIÊNCIAS**

**Início:** 1º semestre de 2006

### **Objetivo:**

- Capacitar os funcionários que fazem primeiro atendimento ao público para melhor atender pessoas com deficiências.
- Inclusão social das Pessoas com Deficiências nos contextos sociais comuns.
- Possibilitar às Pessoas com Deficiências o exercício pleno da cidadania.
- Possibilitar que as Pessoas com Deficiências tenham acesso a informações de seu bairro e de sua cidade.
- Que ao final da capacitação os profissionais estejam aptos a atender melhor o público das pessoas com deficiências.
- Que ao final da capacitação os profissionais tenham condições de se comunicar basicamente com as pessoas com deficiências auditivas.

### **Metas:**

1. Capacitar 100% dos agentes de trânsito, guardas civis municipais para atendimento adequado de pessoas com deficiências.
2. Capacitar ao menos 02 funcionários por UBS (Unidade Básica de Saúde) e Unidade Escolar Municipal para atendimento adequado de pessoas com deficiências.

3. Capacitar ao menos 02 funcionários por Secretaria de governo para melhor atendimento de pessoas com deficiências.
4. Capacitar os funcionários do banco do povo e atendimento dos guichês da prefeitura para melhor atender os funcionários com Deficiências.
5. Oferecer a 100% dos participantes da capacitação curso básico de LIBRAS (Língua Brasileira de Sinais).
6. Oferecer a 100% dos participantes a noção de comunicação alternativa e suplementar.

**Parcerias:**

Secretaria de Governo, Gabinete do Prefeito, via Coordenadoria de Políticas Públicas para Pessoas com deficiências da Estância Turística de Ribeirão Pires.

**ROTA ACESSÍVEL DE TRANSPORTE COLETIVO**

**Início:** julho de 2006

**Objetivos:**

Garantir o direito de ir e vir de Pessoas com Deficiências Físicas e/ou com mobilidade reduzida, através do oferecimento de transporte coletivo em rota acessível pré determinada a partir de cadastro dos usuários.

**Justificativa:**

Uma das maiores barreiras que se tem é a questão do acesso em seu sentido mais amplo e, para proporcionar acesso é necessário garantir o direito de circulação das pessoas pelos diversos espaços sociais.

Ainda no aspecto legal, a última concessão de linhas para o transporte coletivo de Ribeirão Pires, prevê que um veículo adaptado circule pela cidade a fim de proporcionar melhor qualidade de serviço aos munícipes que apresentam as características descritas neste projeto, para tanto esta Coordenadoria se disponibiliza a gerenciar a execução deste trabalho em parceria com a gerência de trânsito e com as empresas municipais de transporte coletivo.

**Iniciativas:**

1. Construção do projeto de parceria entre a Prefeitura e as empresas de transporte coletivo municipal da cidade.
2. Cadastramento dos interessados.
3. Definição da rota de trabalho.

**Durante a realização deste projeto, espera-se que:**

O Serviço de rota acessível de transporte coletivo atenda com qualidade e pontualidade 100% dos cadastrados.

Que seja possível discutir a implantação de um programa de acessibilidade urbana que defina metas e prazos para a adaptação de toda a frota e melhoria do viário.

## RIO DE JANEIRO - RJ

**Órgão responsável pelas ações:** Fundação Municipal Francisco de Paula – FUNLAR RIO

**Contato:** Dra. Leda de Azevedo

**Telefone:** (21) 2252-4888

**E-mail:** ledaazevedo@pcrj.rj.gov.br

**Entidades Representativas:**

INSTITUTO BENJAMIM CONSTANT

INSTITUTO NACIONAL DE EDUCAÇÃO DE SURDOS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE REABILITAÇÃO – ABBR.

### **Apresentação do município:**

O município do Rio de Janeiro conta com uma população de cerca de 5,9 milhões de habitantes, em uma área de 125.528 hectares, com uma densidade de 48 habitantes por hectare. Com um IDH (2000) de 0,842, é totalmente urbano, com baixa taxa de crescimento demográfico (0,74% a/a na última década) e alta proporção de habitantes com mais de 60 anos. É a segunda maior cidade do Brasil e núcleo da também segunda maior Região Metropolitana do país que abriga um total de mais de 10 milhões de moradores.

A economia da cidade é basicamente fundada no setor terciário (comércio de mercadorias, prestação de serviços, administração pública e social), havendo também uma grande atividade industrial. Com efeito, o setor terciário contribui com cerca de 70% do Produto Interno Bruto (PIB) municipal, o setor industrial com 30% e a participação do primário é desprezível.

Os 5 milhões e 900 mil cariocas vivem num território dividido por três importantes sistemas de montanhas, com altitudes máximas beirando os mil metros, por um sistema lacunar ao sul e pela presença do Oceano Atlântico em toda a costa leste e sul. A população está espacialmente muito concentrada, sobretudo nas porções sudeste e nordeste, que abrigam cerca de 80% dos habitantes. Na região nordeste a cidade se conurba com alguns municípios da região metropolitana formando uma única e imensa mancha urbana.

Com base no Censo 2000/IBGE, o Rio de Janeiro conta com 828 mil pessoas com algum tipo de deficiência sendo este montante 14,8% da população.

### **ACESSIBILIDADE A PRÉDIOS RESIDENCIAS - Decreto nº 22.705**

**Início:** Março de 2003

#### **Antecedentes:**

Em 4 de dezembro de 2001 a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro promulgou a Lei Municipal no 3.311 de 4 de dezembro de 2001, que “institui a obrigatoriedade de os condomínios residenciais multifamiliares promoverem adaptações para pessoas portadoras de deficiência de locomoção...”

**Iniciativas:**

Para aplicar o Decreto, a FUNLAR RIO editou o Manual de Acessibilidade aos Prédios Residenciais da Cidade do Rio de Janeiro, que traduz as normas, diretrizes e orientações referido Decreto.

**Resultados Obtidos:**

O manual foi elaborado pela FUNLAR RIO, juntamente com a Secretaria Municipal de Urbanismo, o Centro de Vida Independente – CVI e o Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM. Apresenta as normas para a adaptação dos prédios residenciais de forma bem prática e com várias ilustrações. Tem uma versão eletrônica que pode ser consultada nas páginas da FUNLAR RIO, do IBAM e do CVI.

O Manual de Acessibilidade destina-se à população em geral, sobretudo aos síndicos e arquitetos. Ele vem sendo solicitado por vários estados brasileiros e outros países, dentre eles o Equador, onde, por solicitação do HABITA-LAC (Escritório Regional para a América Latina e Caribe das Nações Unidas para Assentamentos Humanos), um técnico da Prefeitura do Rio foi expor essa experiência aos técnicos do governo municipal de Guayaquil.

**GUIA DA CIDADANIA PLENA**

**Início:** Dezembro de 2000

**Antecedentes:**

O Centro da Cidade foi escolhido para um primeiro guia de acessibilidade pelo conjunto de instituições de atendimento ao público, museus, teatros, prédios históricos.

A elaboração do manual resultou de uma ampla pesquisa que envolveu técnicos e pessoas com deficiência.

**Iniciativa:**

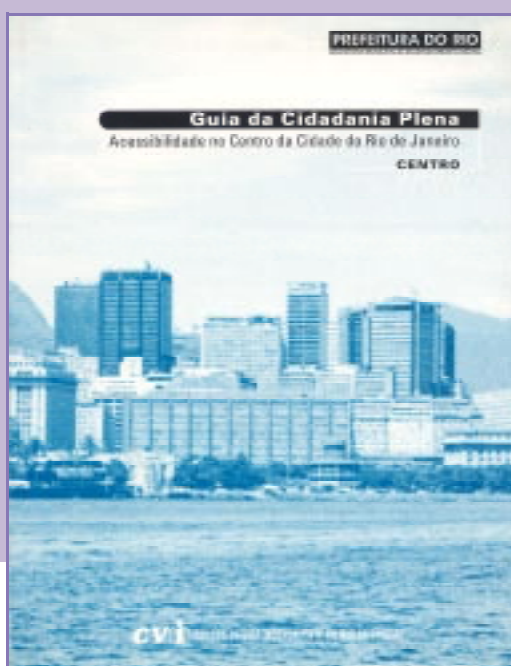
Em parceria com o CVI (Centro de Vida Independente) a FUNLAR RIO publicou o Guia da Cidadania Plena – Acessibilidade no Centro da Cidade do Rio de Janeiro. A

publicação teve uma primeira edição, em 2000, com 7 mil exemplares, logo seguida de uma segunda, com 2 mil exemplares, em 2001.

### **Resultados Obtidos:**

O Guia foi distribuído pela rede de instituições municipais, ONG voltadas para pessoas com deficiência, Associações representativas de pessoas com deficiência, usuários da FUNLAR RIO e de outras instituições com o mesmo perfil. Foi enviada ainda a instituições de outros municípios do Estado do Rio de Janeiro e do país.

A partir da publicação do Guia, criou-se uma metodologia de trabalho que poderá ser utilizada na elaboração de guias para outras áreas da cidade.



## **TAXIS ADAPTADOS PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA**

**Início:** Dezembro de 2004

### **Antecedentes:**

Através do Decreto 24.934, de 9 de dezembro de 2004, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro instituiu o Serviço de Transporte Especial de Passageiros sob regime de fretamento para atender às exigências individuais ou coletivas de deslocamentos de pessoas com deficiência, transitória ou permanente.

### **Iniciativas:**

Foi criada a ESPECIAL COOP TÁXI RJ, com sessenta cooperativados, como concessionários do Serviço de Transporte Especial de Passageiros.

O Serviço de Transporte Especial de Passageiros vai contar com uma Central Telefônica para contato com os usuários, que poderão se cadastrar como clientes permanentes, tendo sua rotina de deslocamentos garantida pela Cooperativa. Poderão ainda solicitar apenas um deslocamento. A tarifa cobrada será a mesma dos táxis comuns.

**Dificuldade Encontrada:**

A grande dificuldade encontrada pela cooperativa foi de obter financiamento para a adaptação dos carros, que são de porte médio, com um orçamento que vai de R\$ 14.000,00 a R\$ 25.000,00, em função da tecnologia a ser utilizada.

**Superando a Dificuldade:**

Finalmente, conseguiu-se o financiamento através de um Banco Privado e, no segundo semestre de 2006, a frota do Serviço de Transporte Especial estará em pleno funcionamento.



## SÃO BERNARDO DO CAMPO - SP

**Órgão responsável pelas ações:** Prefeitura do Município de São Bernardo do Campo

**Contato:** Comissão Intersecretarial de Acessibilidade

**Telefone:** (11) 4348-1099

**E-mail:** [acessibilidade.cia@saobernardo.sp.gov.br](mailto:acessibilidade.cia@saobernardo.sp.gov.br)

**Entidades Representativas:**

AVAPE – ASSOCIAÇÃO PARA VALORIZAÇÃO DAS PESSOAS ESPECIAIS

ASIITE – ASSOCIAÇÃO SANTO INÁCIO

ADESP – ASSOCIAÇÃO DESPORTIVA DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

### **Apresentação do município:**

Localizado na sub-região Sudeste da Região Metropolitana de São Paulo e distando 21,7Km da capital do Estado, o Município de São Bernardo do Campo, possui 407,10 Km<sup>2</sup>.

A exemplo da região do Grande ABC, o Município de São Bernardo do Campo era conhecido por possuir indústrias automobilísticas de grande porte, pleno emprego e pelo sindicalismo combativo dos anos 80. Entretanto, nas últimas décadas, vem sofrendo forte impacto em sua economia, decorrente de processos de desconcentração, interiorização no Estado de São Paulo, das transformações tecnológicas ocorridas no nível mundial, da modernização e racionalização, o que tem levado à revisão e à redução de postos de trabalho na indústria.

O dinamismo populacional nas décadas de 1950 e 1960 deveu-se à condição essencial de pólo econômico do País, especificamente devido à implantação e crescimento das indústrias que se instalaram no Município nessas décadas, acelerando o processo migratório de população de baixa renda em busca de colocação em postos de trabalho.

### **PROJETO COMISSÃO INTERSECRETARIAL DE ACESSIBILIDADE**

**Número de pessoas beneficiadas:** 11,5% da população do município – (pessoas com deficiências)

**Início:** Janeiro de 2002

#### **Antecedentes:**

Era um Grupo de Estudos de Acessibilidade vinculado à SEDESC – Secretaria de Desenvolvimento Social e Cidadania, o qual em 26 de abril de 2001, solicitou a SEDESC para ser transformado em comissão, para cuidar de forma permanente, de tudo o que diz respeito a acessibilidade.

#### **Iniciativas:**

Em 07 de janeiro de 2002 foi criada a Comissão intersecretarial de acessibilidade composta pela SO – Secretaria de Obras, SU – secretaria de Serviços Urbanos, SEC – Secretaria de Educação e Cultura, S.A – secretaria da Administração e SEDESC - Secretaria de Desenvolvimento Social e Cidadania.



Atualmente, a Comissão está composta pelas Secretarias: SO – Secretaria de Obras, SU – Secretaria de Serviços Urbanos, SEC – Secretaria de Educação e Cultura, S.P– Secretaria do Planejamento, SEDESC - Secretaria de Desenvolvimento Social e Cidadania, SMT – Secretaria de Transportes e Vias Públicas e SJ – Secretaria Jurídica.

### **Resultados Obtidos:**

Através da Comissão os assuntos referentes à acessibilidade estão sendo tratados com maior agilidade. São realizadas vistorias conjuntas para verificação da aplicação do desenho universal nos próprios municipais e privados, trabalhos de conscientização da população, através da criação de uma cartilha e capacitação de funcionários.

Aumento da conscientização da população, divulgação da legislação referente a acessibilidade, adaptações de edificações municipais e privados.

### **ESCOLA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO BÁSICA ESPECIAL - EMEBE – JARDIM COPACABANA**

**Número de pessoas beneficiadas:** 2000 alunos

**Data de início:** Fevereiro de 2002

### **Antecedentes:**

São Bernardo do Campo atende crianças com deficiências em algumas unidades educacionais. A Unidade do Bairro Rudge Ramos estava instalada em uma edificação antiga e sem manutenção, sendo inviável a execução de reformas. Decidiu-se pela construção de uma nova Unidade totalmente acessível.

### **Dificuldades Encontradas:**

Pesquisados os locais viáveis, verificou-se que o terreno ideal era particular, sendo necessário proceder a desapropriação.

Na fase de projeto, outras dificuldades encontradas foram: a topografia para atender as exigências das normas de acessibilidade, a complexidade do programa, além das interferências do entorno.

### **Superando as Dificuldades:**

Após várias reuniões entre as Secretarias envolvidas, Secretaria da Educação e Cultura e Secretaria de Obras, finalizou-se o projeto e iniciaram-se as obras.

Superadas as dificuldades da execução e concluídas as obras, o complexo foi entregue aos alunos, que podem se beneficiar de uma edificação acessível.

### **Resultados Obtidos:**

Importante ressaltar que o Município de São Bernardo do Campo tem contemplado a acessibilidade em diversas unidades promovendo a inclusão dos alunos na rede municipal de ensino, sendo este projeto o escolhido para participar do caderno de boas práticas.



Vista panorâmica



Fachada principal



Complexo Aquático



Rampa de acesso às salas de aula

## PROJETO VEICULAR ACESSÍVEL

**Número de pessoas beneficiadas:** aproximadamente dez mil pessoas

**Início:** Maio de 2002

### Antecedentes:

À vista de reivindicações da comunidade, São Bernardo percebeu a necessidade de adequar o transporte coletivo para as pessoas com deficiência física ou pessoas com dificuldades de locomoção.

Realizadas as pesquisas, verificou-se um grande número de usuários que justificavam o atendimento.

### Iniciativas:

Assim, o Conselho Municipal em conjunto com a Comissão Intersecretarial de Acessibilidade, buscaram subsídios que concretizassem o projeto.

Procedeu-se um censo para verificar os locais em que as linhas deveriam ser contempladas, Foram feitas visitas a outros municípios para trocar experiências e realizadas diversas reuniões com as empresas responsáveis pelo transporte coletivo do município.

No final foi verificado que a utilização de ônibus low-entry seria o mais indicado para atendimento dos usuários.

As instituições parceiras foram: ETC – EMPRESA DE TRANSPORTE COLETIVO; SBC-TRANS; CONSELHO MUNICIPAL PARA ASSUNTOS DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA;

COMISSÃO INTERSECRETARIAL DE ACESSIBILIDADE; METRA – Sistema Metropolitano de Transporte e SPTRANS.

**Dificuldades Encontradas:**

As principais dificuldades na implantação foram: conscientizar as empresas de ônibus para a necessidade da implantação do projeto, demonstrar a viabilidade de implantação, comprovar que o custo elevado dos ônibus com o piso “LOW-ENTRY”, seria compensado ao longo do seu uso, bem como a sua implantação nas linhas .

**Superando as Dificuldades:**

Soluções adotadas para superar as dificuldades foram comprovar que havia demanda para o investimento e sugerir a implantação programada dos ônibus, estabelecendo-se uma porcentagem de renovação da frota.

**Resultados Obtidos:**

Foram implantadas oito linhas iniciais, contemplando os bairros com maior demanda e efetivamente implantado o início do atendimento de linhas de ônibus com acesso universal.

## SÃO PAULO - SP

**Órgão responsável pelas ações:** Secretaria Municipal dos Transportes / São Paulo Transporte S/A

**Contato:** Waldir Augusti

**Telefone:** (11) 3812-3281 / 3816-3022

**E-mail:** presidencia@sptrans.com.br

### **Apresentação do Município:**

São Paulo soma hoje mais de 10 milhões de habitantes e está localizada nas bordas da Serra do Mar. Sua área regional tem cerca de 1.500 km<sup>2</sup>, é caracterizada por numerosas colinas e rios. O rio Tietê corta a cidade em toda a sua extensão e tem um trecho já retificado. A cidade conta com um núcleo histórico, que já se expandiu em todas as direções.

A cidade tem hoje um dos crescimentos populacionais mais altos do país, fator que vem causando severos problemas de moradia e prestação de serviços para seus cidadãos. As autoridades estão sempre tentando melhorar o caótico trânsito da cidade e construir mais moradias para a população. Uma destas medidas foi a construção do metrô, em 1975, que hoje conta com cinco linhas para várias regiões da cidade.

É a capital mais desenvolvida do país e o maior centro industrial do país e da América Latina, caracterizando-se pela alta concentração de indústrias das mais diversificadas. Mais de 50% da produção têxtil, química e farmacêutica brasileira está concentrada em São Paulo, assim como 75% da produção de materiais elétricos, maquinaria e ferramentas e até 90% da produção automobilística.

O acelerado desenvolvimento urbano em São Paulo acarretou em grande inchaço populacional do centro urbano da capital. O desenvolvimento trouxe imigrantes de toda parte do mundo e do país, o que reflete a grande variedade de descendentes de várias nações como os portugueses, os descendentes de italianos, seguidos de espanhóis, alemães, eslavos, sírio-libaneses, japoneses e chineses.

### **PROGRAMA ATENDE**

**Início:** Setembro de 1996.

#### **Objetivos:**

O ATENDE é um serviço porta a porta oferecido pela Prefeitura de São Paulo gratuitamente e que se destina ao atendimento às pessoas com deficiência física e com mobilidade reduzida. É voltado para o usuário de cadeira de rodas e está sendo considerado um modelo internacional de transporte porta a porta.

#### **Iniciativas:**

Estabelecimento de prioridades no atendimento, em parceria com a Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA), o Conselho Municipal da Pessoa Deficiente e com entidades e instituições de atendimento à pessoa com deficiência:

Prioridade para tratamentos fisioterápicos e reabilitação. Em segundo lugar, tratamento

de saúde. Em seguida, educação, trabalho, esporte, cultura e atividades cotidianas;

### **Estabelecimento de regras para a utilização do serviço:**

Os clientes do ATENDE são previamente cadastrados, através de ficha de inscrição e avaliação médica;



Veículo do Atende



### **Resultados Obtidos:**

Crescimento da frota em 168% (de 100 veículos a 268) e 755% no número de usuários atendidos (300 a 2565 usuários/mês)

Criação do serviço de atendimento às pessoas com deficiência através de decreto (36.071/96);

### **Dificuldades Encontradas:**

Tentativa de seqüestro, no início do projeto, com um carro disfarçado de ATENDE;

No início do projeto havia privilégios de uso do serviço, pois moradores de bairros nobres como os Jardins, com carros adaptados na garagem, tinham acesso ao serviço e usuários da favela não tinham direito ao atendimento, porque a administração municipal da época criou 300 vagas para que vereadores distribuíssem.

### **Superando as Dificuldades:**

Disponibilização das informações das viagens aos usuários através de vários meios, que mantêm comunicação constante com todos os usuários;

Monitoramento dos serviços através de uma central de rádio que mantém contato com o motorista durante toda a execução do serviço;

Estabelecimento de prioridades no atendimento e regras para a utilização dos serviços.

## **PROGRAMA ATENDÃO**

**Início:** 2004

**Objetivos:** Aumentar a abrangência do serviço porta a porta, através da maior oferta de veículos.

**Iniciativas:**

Adaptação de 4 ônibus com capacidade para 7 cadeiras de rodas e mais 14 assentos;

Operação a partir dos terminais, que recebem os passageiros das vans do ATENDE, seguindo então, os ônibus, para as instituições de maior fluxo de usuários.



Sistema Operacional: Atende + Atendão

**ILUMINAÇÃO DE FAIXAS DE TRAVESSIA DE PEDESTRES**

**Órgão responsável:** Cia de Engenharia de Tráfego de São Paulo - CET

**Contato:** Nancy Schneider - Gerência de Segurança de Trânsito / GST

**Telefone:** (11) 3030-2265 / 2264

**E-mail:** nancy@cetesp.com.br

**Local de implantação:** 3.000 faixa na cidade

**Início:** Abril de 2006

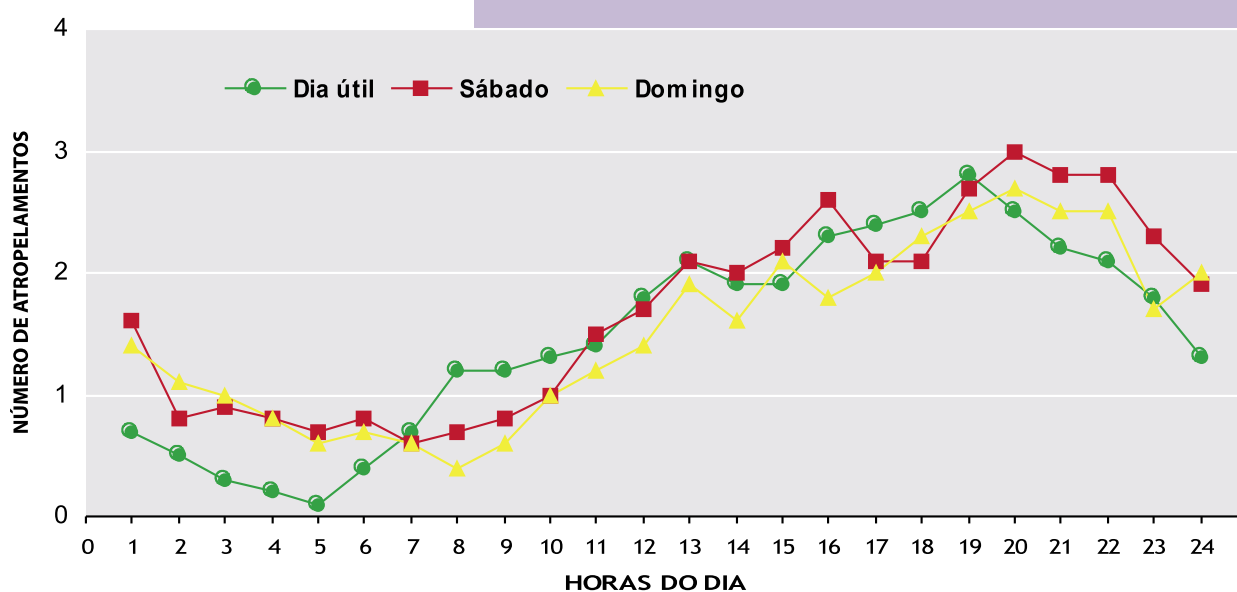
**Apresentação:**

O Projeto foi desenvolvido pela CET e o programa de instalação das luminárias é responsabilidade da empresa. Trata-se de instalar luminárias em postes próprios de 6m x 4", com altura de 4m do solo, posicionadas de preferência no centro da travessia. Podem também ser aproveitados os postes da semaforização como suporte para as luminárias. Para vias com até 8m basta uma luminária; para vias de 8m ou mais, instalam-se duas luminárias. O sistema é acionado por fotocélula, que tem capacidade para acionar duas luminárias. São utilizadas lâmpadas halógenas tipo lapiseira de 220V – 500W.

## ANTECEDENTES:

Historicamente o número anual total de vítimas fatais do trânsito, bem como o de mortes provocadas apenas pelos atropelamentos, declinavam lentamente até 1996. O quadro que se tinha ao final de 1996, ano imediatamente anterior ao que se iniciou a implementação do projeto de iluminação de faixas de travessia de pedestres escuras era o seguinte: 25.947 acidentes com vítimas não pedestres acarretaram 906 ocupantes de veículos mortos e 13.282 atropelamentos produziram 1.337 óbitos de pedestres, que correspondiam a 60% do total de mortes no trânsito na cidade de São Paulo, participação esta extremamente perversa para os pedestres. Os números citados, valores ainda muito altos quando comparados com os relativos às cidades grandes dos países desenvolvidos, sinalizavam a necessidade por parte do Poder Público de adotar medidas fortes no sentido de aumentar a segurança dos usuários do sistema viário da cidade.

### Atropelamento de Pedestres por dia da semana e hora do dia



### Um projeto voltado exclusivamente à segurança dos pedestres

Esta concentração de atropelamentos a noite não chega a ser novidade, pois sabe-se que a deficiência de iluminação pública é uma das causas associadas aos atropelamentos, já que os pedestres ficam menos visíveis para os motoristas aos atravessarem a via. Por outro lado, sabe-se também que a oferta de uma faixa de travessia bem iluminada na via faz com que as pessoas naturalmente a procurem, concentrando assim os trajetos de travessia em um único lugar, mais seguro.



Faixa iluminada na Av. Santo Amaro com Rua Américo Brasiliense

### RESULTADOS OBTIDOS:

O melhor indicador para se medir a eficácia de um projeto voltado à segurança dos pedestres é a taxa de redução do número dos atropelamentos. Para se fazer essa avaliação, do tipo “antes / depois,” selecionou-se uma amostra de 57 locais, abrangendo um total de 103 faixas que foram iluminadas em 1997.

Para cada um desses locais foram contabilizados os atropelamentos ocorridos no período de no mínimo um ano e no máximo um ano e quatro meses antes da data de implantação da iluminação e os ocorridos num período de igual duração após essa data, para se fazer uma comparação dos resultados. Em suma, trabalhou-se com o banco de dados de acidentes de trânsito com dados relativos aos anos de 1996, 1997 e 1998, já que os pertinentes a 1999 ainda não estavam disponíveis.

Os resultados do confronto dos dados foram extremamente positivos. Houve 28 atropelamentos noturnos nos períodos anteriores à implementação da iluminação nesses 57 locais e apenas 14 anos períodos depois, **representando uma expressiva redução de 50% no número de atropelamentos noturnos por causa da iluminação das faixas de travessia.**



## CORREDOR EXPRESSO TIRADENTES

O Expresso Tiradentes é um corredor exclusivo de transporte coletivo entre o Parque D. Pedro II e a Cidades Tiradentes, que está sendo implantado através da parceria entre a Prefeitura Municipal e o Ministério das Cidades. Este corredor tem 31.8Km de extensão, sete terminais e estará integrado com estações de metrô, trens da CPTM e trólebus da EMTU em São Mateus. Além disso, este projeto recupera as obras inacabadas do “Fura-Fila”, no trecho entre o Parque D. Pedro II e o Sacomã.

Ele atenderá as regiões Leste e Sudeste da cidade de São Paulo, beneficiando uma população de 1.5 milhão de habitantes que terão seu tempo de viagem reduzido em até 70 minutos, após a conclusão do empreendimento prevista para 2008. Toda a infraestrutura do Corredor e sua operação foram projetadas contemplando a acessibilidade para as pessoas com deficiência e restrição de mobilidade.



SPTRANS - Prefeitura Municipal de São paulo - 2006

Terminal de integração Parque D. Pedro



## SUZANO - SP

**Órgão responsável pelas ações:** Diretoria de Transportes, Assuntos Viários e Mobilidade Urbana

**Contato:** Celso Luiz Cosenza

**Telefone:** (11) 4747-1865

**E-mail:** dmurb@suzano.sp.gov.br

**Entidades Representativas:**

MDDFS - Movimento dos Deficientes Físicos de Suzano.

### **Apresentação do município:**

Situado a leste de São Paulo, a 45 quilômetros da capital, Suzano é um dos 39 municípios que compõem a Região Metropolitana. Apesar de jovem, Suzano obteve sua emancipação política há 56 anos, em 8 de dezembro de 1948, a região já abriga 563 indústrias, 5.274 empresas, além de centros comerciais nos distritos de Boa Vista, Centro e Palmeiras e figura entre as 20 cidades com melhor arrecadação de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços).

Com extensão territorial de 205 quilômetros quadrados e uma população estimada em 270.566 habitantes, o município apresentou um crescimento demográfico, entre 2000 e 2005, de 3,49% ao ano. Longe de mera casualidade, o crescimento populacional está associado ao potencial produtivo que, hoje formado por empresas de grande porte reconhecidas nos mercados internacional e nacional, dispõe de infra-estrutura e logística para receber novas indústrias.

Por outro lado, os índices sociais da região ainda estão em descompasso com o potencial de desenvolvimento da cidade. Neste sentido, a administração municipal vem implementando mecanismos para fomentar a participação da população suzanense nas discussões e decisões da cidade. Uma ação coordenada com a sociedade civil e demais representações do município para semear no futuro a consolidação de uma cidade legal, com participação popular, inclusão social, desenvolvimento sustentável e com políticas que priorizem o combate à corrupção.

### **PROJETO PASSEIO SEGURO**

**Local de implantação:** Rua General Francisco Glicério

**Número de pessoas beneficiadas:** Estima-se um fluxo de 10 mil pessoas por dia, em especial nos dias de maiores movimentos, nas segundas, sextas e sábados.

**Início:** Dezembro de 2005

#### **Antecedentes:**

Embasado nos Artigos 68 a 71 do CTB, esse Projeto pretende reconquistar um espaço seguro de circulação de pedestres, devolvendo a prioridade, esquecida nos planejares urbanísticos do passado.

Num espaço tomado por ambulantes, lixeiras, postes, caçambas de entulho; o pedestre dividia o trânsito com os veículos, motocicletas e bicicletas no leito carroçável, tornando-

se ainda mais vulnerável, colocando em risco a vida de Adultos e Crianças na disputa pelo espaço transitável.

**Iniciativas:**

- Transferidas 109 vagas de estacionamento Rotativo às Ruas transversais e paralelas.
- “FLOREIRAS” restringem a travessia fora da faixa exclusiva e demarcam de forma segura a área de circulação, garantindo a segurança e inibindo o índice de atropelamentos na via.
- Demarcação, do lado da via onde as floreiras foram dispostas, uma vaga de estacionamento para deficientes físicos a cada quarteirão. Sem contar do lado oposto da via, onde as vagas já existiam. Garantindo assim o acesso ao deficiente com maior facilidade em todas as lojas do quarteirão, em diversos pontos.
- Pintura de solo e de todas as faixas de pedestres, proibição de circulação de bicicletas na área estendida, Instalação de placas informativas sobre a área de circulação exclusiva e Remoção de placas em locais prejudiciais na mobilidade e acessibilidade.

**Dificuldades e Soluções:**

- Convencer os comerciantes da necessidade das ações. Deparou-se com visões resistentes de mudança e no receio de qualquer queda nas vendas.
- Diversas reuniões foram realizadas, colocando em discussão as modificações até chegar em um consenso: As ações eram fundamentais na segurança do pedestre.
- Não havia material específico disponível.
- Foram utilizados materiais resistentes, com boa visibilidade e optou-se na adaptação de floreiras as barreiras, o que tornou a via mais agradável e com um toque paisagístico.

**Resultados Obtidos:**

O ambiente dos pedestres foi concebido de forma que todas as pessoas tenham acesso fácil a ele e possam transitar de modo seguro e confortável, o que impôs a redução dos obstáculos, bem como tornou disponível às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

**Proposta de Melhoria e Continuidade:**

Pretende-se realizar o nivelamento da calçada na área estendida, substituindo as barreiras existentes por bancos de descanso intercalando com áreas verdes e a aquisição e instalação de Semáforos para pessoas com deficiência Áudio-Visual, processo já iniciado.

## UBERLÂNDIA - MG

**Órgão Responsável Pelas Ações:** Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes / Conselho Municipal da Pessoa Portadora de Deficiência de Uberlândia

**Contato:** Idari Alves da Silva

**Telefone:** (34) 3236-893 / 3235-9559

**E-mail:** compod@uberlandia.mg.gov.br

### **Apresentação do Município:**

Uberlândia está localizada na região nordeste do Triângulo Mineiro, sudoeste do Estado de Minas Gerais, Brasil. Com uma população estimada em 570 mil habitantes, a cidade é um dos mais importantes pólos de biotecnologia do país, sediando grandes empresas do setor e favorecendo grandes investimentos na área de bens industrializados no setor de agronegócios.

O Plano Diretor de Uberlândia, em relação ao transporte coletivo, estabelecia a implantação do Sistema Integrado de Transportes SIT, que é constituído por cinco terminais de integração do transporte público coletivo por ônibus, racionalizando a rede de transportes público de Uberlândia.

### **PROGRAMA DE ACESSIBILIDADE EM TRANSPORTE COLETIVO**

**Início:** 2002.

**Objetivos:** O principal objetivo do programa é aumentar a capacidade do sistema integrado de transporte da cidade para as pessoas com dificuldades de locomoção.

#### **Antecedentes:**

Já existia, em Uberlândia, o sistema integrado de transporte, com os 5 terminais, porém este sistema não era integrado para as pessoas com deficiência física;

Havia um sistema de transporte, com linhas específicas para transportar apenas pessoas com deficiências nos ônibus adaptados. Isto trazia desgaste para o município, porque as empresas concessionárias alegavam que os ônibus não carregavam ninguém e, portanto, gerava prejuízo. Essa discussão culminou em um processo na justiça contra a Prefeitura de Uberlândia;

Havia somente 10 ônibus com elevadores próprios na cidade, até 2002;

Muitas vezes, a pessoa com deficiência esperava uma hora ou uma hora e meia por um ônibus com elevador no terminal central.

#### **Resultados Obtidos:**

Integração do sistema de transporte para pessoas com deficiência ao sistema integrado de transporte da cidade;

Potencialização das opções de uso do transporte para uma quantidade muito maior de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

Aumento da frota adaptada com espaço para cadeiras de rodas e com elevadores;

Aumento da frota adaptada do sistema Passe Livre.

**Iniciativas:**

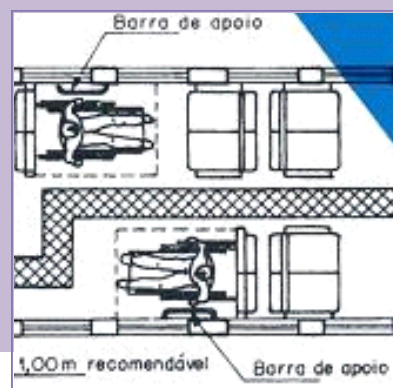
Fim das linhas específicas que transportavam só pessoas com dificuldade de locomoção;

Instalação de 5 elevadores eletro-hidráulicos nas plataformas de embarque e desembarque dos terminais de integração. Nesta plataforma, a pessoa em cadeira de rodas chega, sobe e entra em nível no ônibus;

Adequação dos ônibus das linhas troncais (ligação terminal/terminal) e interbairros regulares. Esta adequação consistiu não na instalação de elevadores próprios, mas sim na retirada de um conjunto de bancos internos, possibilitando a acomodação de pelo menos 2 cadeiras de rodas com proteção e cinto de segurança;

Implantação de novas linhas com ônibus adaptados;

Instalação de elevadores nos novos veículos. Houve um aumento de 10 para 30 ônibus com elevador próprio.



Layout interno do ônibus

Estrutura do sistema inclusivo:

Rede estrutural de linhas-tronco: 10 linhas com veículos adaptados a partir da retirada de bancos internos para a acomodação de 2 cadeiras de rodas.

Sistema interbairros regular: 6 linhas com ônibus adaptados.

Sistema de linhas alimentadoras (ligação bairro/terminal): 9 linhas com veículos equipados com elevadores

Sistema regular Passe Livre, atendida por transporte acessível, que faz a distribuição das pessoas com deficiência dos terminais até alguns bairros, gratuitamente:

5 vans equipadas com rampas ou elevadores e ainda barras e cinto de segurança para proteger o passageiro;

O ponto de partida é localizado no lado de fora dos terminais.

Sistema Porta a Porta: atendimento com hora marcada às pessoas com deficiência,

previamente cadastrados:

20 vans trabalhando todos os dias, inclusive finais de semana;

Prioridades: primeiramente a escola (à criança e ao adolescente), em seguida a saúde e em terceiro ao sistema de reabilitação;

Quando o sistema não é usado para os fins prioritários, nos finais de semana é possível agendar horário para atividades de lazer.



Terminal central de Uberlândia



Veículo equipado com elevador para cadeira de rodas

### **Dificuldades Encontradas:**

As empresas de ônibus tentaram tirar mais bancos dos ônibus do que o previsto, pois quanto menos bancos, mais pessoas viajam em pé e maior é a arrecadação das empresas;

O preço do elevador foi considerado muito alto pelas empresas, que se mantiveram resistentes à instalação.

As empresas que operam o Passe Livre costumam parar o atendimento às pessoas com deficiência quando o repasse financeiro atrasa.

### **Superando as Dificuldades:**

Desenvolvimento de um elevador específico na cidade de Uberlândia, uma fabricação própria, com um custo bem menor que o oferecido no mercado. Esse elevador é pneumático, não apresentando os problemas usuais do elevador hidráulico, que são os chips eletrônicos que queimam ou a areia que entra na plataforma, prejudicando a operação do mesmo;

Parceria com o Ministério Público para a negociação com as empresas concessionárias, visando o aumento da frota de ônibus adaptados;

Colocação de frota reserva no Passe Livre, que funciona durante as paralisações, para que o transporte dos portadores de deficiência não seja prejudicado.

## VITÓRIA - ES

**Órgão responsável pelas ações:** Secretaria Municipal de Transportes e Infra-Estrutura Urbana

**Contato:** Artur Augusto Oliveira Neves

**Telefone:** (27) 3382-6447/3225-7329

**E-mail:** aaoneves@vitoria.es.gov.br

**Entidades Representativas:**

Associação Capixaba de Pessoas com Deficiência - ACPD

### **Apresentação do município:**

O Município de Vitória situa-se no centro da Região Metropolitana da Grande Vitória, que é composta por sete municípios, sendo estes: Vitória, Vila Velha, Cariacica, Viana, Serra, Fundão e Guarapari.

Vitória concentra dentro de seus limites as atividades de serviços, comerciais e financeiras mais dinâmicas de sua área metropolitana. Segundo estudos divulgados pelo documento “Vitória do Futuro – Versão 2002”, em 1998, o Município concentrava 41% dos postos de trabalho da Grande Vitória, contra uma participação de menos de um quarto no total da população da Região Metropolitana. Portanto é dependente da mão de obra que mora nos demais municípios.

### **PROJETO PORTA A PORTA**

**Número de pessoas beneficiadas:** 152 pessoas

**Início:** Agosto de 2000

#### **Antecedentes:**

Ao longo dos últimos anos a Prefeitura Municipal de Vitória, vem criando instrumentos que permitam às pessoas com deficiências, ter sua mobilidade facilitada na Cidade.

Entre as várias ações adotadas, foram implementadas pequenas adaptações no interior dos coletivos, tais como a instalação de balaústres a cada dois bancos; campanha com display sonoro e luminoso para pessoas com deficiência visual e auditiva, respectivamente; duplicação do número de assentos antes da roleta; construção de rampas e/ou rebaixamento de guia em diferentes locais do Município; implantação de sinais sonoros em locais prioritários, dentre outras.

Em Vitória, as pessoas com deficiência, têm gratuidade no transporte coletivo, concedida pelo Decreto Municipal no 9.891/96 e regulamentada pela Portaria PMV/SETRAN no 060/96.

#### **Iniciativa:**

Mesmo com todas essas ações, as pessoas com deficiência de locomoção – as pessoas em cadeiras de rodas, ficaram sem assistência e, para atender especificamente a esses, foi implantado o Transporte Porta a Porta, em agosto de 2000.

O projeto é gerenciado pela Secretaria de Transportes e Infra-Estrutura Urbana e

executado por três empresas que atuam no Sistema Municipal de Transporte Coletivo – SMTC – Vitória.

O Porta a Porta busca a pessoa em cadeira de rodas no local previamente estabelecido, encaminha-o ao seu destino e retorna com o mesmo no ponto de partida, seguindo a seguinte prioridade no atendimento: saúde, trabalho, educação e lazer.

### Resultados Obtidos:

Nesses seis anos de atuação pode-se afirmar que os resultados apresentados têm superado a meta da Secretaria. Iniciou em agosto de 2000 atendendo a 6 usuários, e em maio de 2006, o projeto vem atendendo a 152 usuários, o que poderá ser ampliado com a ampliação da frota.

O Porta a Porta tornou-se uma referência local, direcionando vários usuários portadores de deficiência residentes na Região Metropolitana da Grande Vitória a procurarem a Secretaria Municipal de Transportes e Infra-Estrutura Urbana na expectativa de serem também atendidos.

Dessa forma, trabalhando de forma integrada na busca de alternativas viáveis de atendimento ao cidadão com transportes especiais, a administração pública municipal e empresas operadoras do transporte coletivo do Município estão juntas assumindo responsabilidade social nessa área de concentração.

### VEÍCULOS DO PROJETO PORTA A PORTA





## PROJETO CALÇADA CIDADÃ

**Início:** 1999

**Objetivos:** O principal objetivo da Calçada Cidadã é a promoção da acessibilidade universal nas calçadas.

### **Resultados Obtidos:**

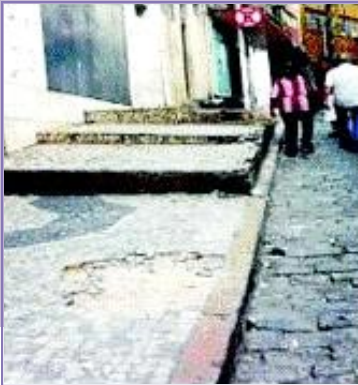
- Definição de um padrão de calçadas que garantisse a acessibilidade;
- Validação desse projeto junto a entidades como o Instituto Braille, Associação de deficientes e de cadeirantes da cidade;
- Implantação de projetos pilotos para servir de exemplo e desenvolver uma nova cultura de construção de calçadas;
- Inclusão dos conceitos do projeto em leis e decretos que regulamentam as atividades urbanas (Uso do Solo, Plano Diretor, Código de Posturas);
- Criação da Comissão Permanente de Acessibilidade;
- Casamento da discussão da acessibilidade com o sistema cicloviário.

### **Iniciativas:**

- Lei 5.503/2002 - Define prazo de 90 dias para iniciar as notificações;
- Lei 5.713/2002 - Simplifica os procedimentos administrativos;
- Inclusão dos conceitos do Calçada Cidadã no conjunto de leis e decretos que regulamentam as atividades do município:
- Em 2002 - Inclusão no Plano Pluri Anual;
- Lei 6080/03 - Código de Posturas;
- Decreto 11975/04 Conceituação do projeto (o que é, para que serve, para quem) e dos elementos do projeto: desenho universal, portadores de deficiência, dimensionamento da calçada;
- Diagnóstico da situação existente: degraus no meio da calçada, ausência de rampas de acesso, buracos no passeio, raízes afloradas, degraus em entradas de garagens, rampa na garagem, piso escorregadio e obstáculos de mobiliário urbano, como por exemplo orelhão e poste;
- Definição do desenho ideal da calçada acessível;
- Definição do arcabouço jurídico necessário para a legitimação do projeto:
- Lei no 5.368/2001 - Autoriza a PMV a executar a calçada do prop - Regulamenta o Código de Posturas;
- Implantação de projetos pilotos para servirem de modelo para a população;
- Criação da Comissão Permanente de Acessibilidade, em novembro de 2004.

**Dificuldades Encontradas:**

- Resistência de empresários à implantação do projeto em alguns locais;
- A escolha do melhor material para atender aos deficientes visuais.

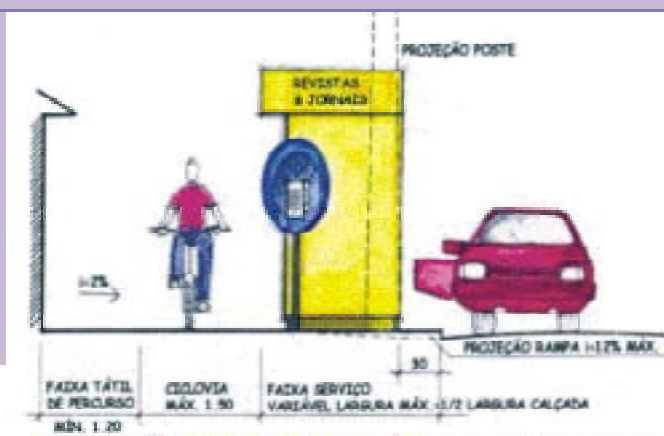
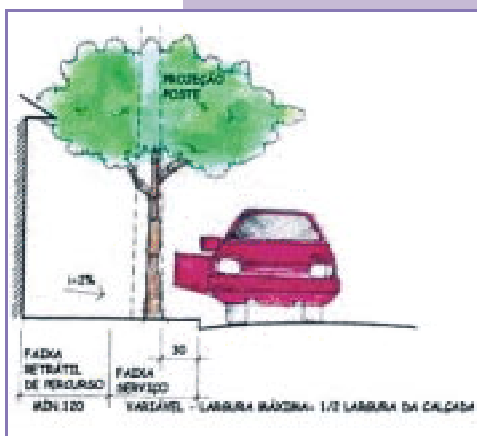
**Situação Anterior:****A Calçada Ideal:**

- É bem conservada;
- Permite o caminhar com segurança;
- O percurso é livre de obstáculos;



Faixa de percurso seguro

Faixa de serviço (piso antiderrapante e não cor e textura diferentes trepidante do piso usado na faixa de percurso)



- Os materiais são duráveis, de fácil reposição, com superfícies regulares e antiderrapantes;
- Inclinação de, no máximo, 2% na seção transversal;
- Rebaixamento de, no máximo, 50% do meio-fio em relação à testada do imóvel para acesso de veículo;
- Baseado na NT 9050 da ABNT.

## VOTORANTIM - SP

**Órgão responsável pelas ações:** Secretaria Municipal da Cidadania e Geração de Renda

**Contato:**

Suzana Martellini Pivetta- Secretária

Ana Maria Gomes Gonçalves - Assistente Social

**Telefone:** (15) 3353-8639 / 33538637 / 33538640 / 33538685

**E-mail:** promsocial@ig.com.br

**Entidades Representativas:**

APAE- Associação de Amigos aos Excepcionais

ADV- Associação dos Deficientes de Votorantim

### **Apresentação do município:**

Votorantim foi fundada pelo bandeirante Paschoal Moreira Cabral, no ano de 1654, concomitantemente com a fundação de Sorocaba, da qual passou a ser um distrito. Alguns anos mais tarde, por volta de 1938, foi fundada a fábrica de Cimento Votoran. Com essa nova indústria, duas novas vilas operárias nasciam em Votorantim: a Baltazar e a Nova Baltazar. Anos mais tarde começou a funcionar a fábrica de papel Votocel, também pertencentes ao Grupo Votorantim.

Votorantim ganhava mais construções, aumentava sua população. Por sua vez Sorocaba não demonstrava muito interesse na administração do antigo distrito. Faltava água, rede de esgoto, pavimentação, etc. O abandono a que estava relegado o distrito levou vários moradores a iniciarem a luta pelo desmembramento.

Em 1963, a Assembléia Legislativa acabou aprovando a lei autorizando a consulta popular, ou plebiscito, sobre a emancipação do distrito, o que foi realizado em 13 de dezembro de 1963. Após a consulta popular, Votorantim passou a ganhar um novo espaço no mapa do Estado de São Paulo como um dos seus municípios.

Em 27 de março de 1965, o juiz eleitoral da comarca, Dr. Edgar Carvalho de Lima, empossa o primeiro prefeito municipal de Votorantim, o professor Pedro Augusto Rangel.

O crescimento industrial da cidade ocorreu descompassado com os recursos institucionais e de infra-estrutura, que não acompanharam a expansão industrial, causando um desequilíbrio que gerou conflitos sociais.

## **PROJETO DE IMPLANTAÇÃO DE INFRA ESTRUTURA PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA**

**Local de implantação:** Empresa Auto Ônibus São João

**Início:** Dezembro de 2005

**Antecedentes:**

O Conselho Municipal das Pessoas com Deficiência de Votorantim contactou a empresa de ônibus São João que é a empresa responsável pelos ônibus municipais e inter-municipais que circulam neste município, a fim de informá-los da necessidade de adaptação dos

ônibus para pessoas com deficiência física e pessoas em cadeiras de rodas.

**Iniciativas:**

Em dezembro de 2005 foram adaptados quatro ônibus. Há proposta de até o prazo de um ano serem adaptados todos os ônibus municipais e intermunicipais.

Existe também o decreto no 3055 de 28/02/2002 artigo 227 da Lei orgânica Municipal de Votorantim que garante a gratuidade de passagens de ônibus a pessoas com deficiência, e de acompanhantes para aqueles já estão fazendo uso deste benefício que são 620 pessoas.

# Anexos

RELAÇÃO DE PARTICIPANTES

AN

## ANEXO 1

### RELAÇÃO DE PARTICIPANTES DAS REUNIÕES DO FÓRUM NACIONAL DO PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE – BRASIL ACESSÍVEL

---

(Período 2003 – 2005)

Portaria Nº 251 de 24 de junho de 2004

Lançamento: 02 de junho de 2004, Brasília – DF.

Adelita Maria Chaves – Ministério Público Federal

Ademar Palocci – Prefeitura Municipal de Goiânia

Adriana Bessa – Ministério dos Transportes

Adriana de Almeida Prado – Fundação Prefeito Faria Lima – CEPAM

Albert Andrade – Secretaria de Estado de Trabalho – SETRAB/BH

Alberto Alves – Associação de Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA

Alceu Molina – Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CONFEA

Alfredo Lobo – Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Indústria – INMETRO

Ana Cristina Maia Barbosa – Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES

Ana Lúcia Nadaluth La Rovere – Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM

Andréia Santana Henriques – Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Indústria – INMETRO

Ângela Carneiro da Cunha – CREA/PE

Arnaldo Rnjnik – Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB

Aparecido Donizeti – Secretaria de Estado e Coordenação das Administrações Regionais – SUCAR

Camile De Luca – Ministério do Turismo

Carlos A. Santos – Associação Nacional de Transporte Urbano – ANTU

Cássio José M. Belvisi – Sindicato das Empresas de Transportes de São Paulo – SETPES/SP

Celso Lourenço M. Corrêa – Procuradoria da República

Claudia Janice – Arquiteta

Clemir Regina Pela Meneghel – CREA/ES

Daniel Vital – Ministério das Cidades

Edison Luís Passafaro – Prefeitura Municipal de São Paulo

Ednir Alves Veludo – Setorial do PT – Portadores de Deficiência



Eliete Mariani – Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRO  
Eraldo Gomes – Setorial do PT – Portadores de Deficiência  
Eneida Buenos Benevides – Universidade de Brasília – UNB  
Ewaldo Camilo José de Carvalho – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN  
Fernando Régis dos Reis – Centro de Formação de Recursos Humanos em Transporte – CEFTRU-UNB  
Flávia Maria de Paiva Vital – Companhia de Engenharia de tráfego – CET-SP  
Francisco Velloso – Metro-Rio  
Gabriela Costa – Ministério da Justiça – CORDE  
Guilherme A. Witte Machado – Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Indústria – INMETRO  
Gustavo José Kuster – Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Indústria – INMETRO  
Gustavo Lino – Ministério do Planejamento  
Hélcio Raymundo – Sindicato das Empresas de Transportes de São Paulo – SETPES/SP  
Hélcio Rizzi – Secretaria de Estado de Direitos Humanos – SEDH – CORDE  
Isaura Maria Rodrigues – Associação Benfícete Luta e Justiça – ASSO BEN  
Izabel de Loureiro Maior – Coordenadora-Geral da CORDE  
João Carlos Camilo – Sindicato das Empresas de Transportes de São Paulo – SETPES/SP  
José Antônio Lanchoti – Associação Brasileira de Ensino de Arquitetura e Urbanismo – ABEA/CREA-SP/C.Univ.  
Moura Lacerda  
José Alberto Rodrigues – Instituto da Mobilidade Sustentável – Rua Viva  
José Luís Santolin – Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros – ABRATI  
José Rafael Miranda – Secretaria de Educação Especial – MEC  
Laércio L. Custódio – Coordenadoria para Integração de Pessoas Portadores de Deficiência – CORDE  
Leda de Azevedo – Fundação Municipal Lar Escola Francisco de Paula – FUNLAR  
Leonardo Mattos – Deputado Federal  
Luana dos Santos Correa – Setorial do PT – Portadores de Deficiência  
Luciana Barbosa – Secretaria Parlamentar  
Luís Mario M. Sar – Prefeitura de Porto Alegre  
Magdo Soares – Ministério dos Transportes  
Marcos Bandeira – Ministério dos Transportes  
Marcos Bicalho dos Santos – Associação Nacional das Empresas de Transportes urbanos – NTU  
Marcos Fontoura – Prefeitura de Belo Horizonte  
Maria Ângela Braça – CREA-MG  
Maria Beatriz Barbosa – Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRO-SP  
Maria Cristina Dumpel – Secretaria de Educação Especial – MEC  
Maria Cristina Reis – Secretaria de Educação Especial – MEC  
Maria do Socorro Pirâmides – Ministério do Transporte  
Maria José Rodrigues de Souza Barbosa – Ministério do Transporte  
Maria Madalena Nobre – Ministério do Turismo  
Maria Martinelli – Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Indústria – INMETRO  
Maria Muniz – Secretaria do Estado e Coordenação das Administrações Regionais – SUCAR  
Maria Oliveira – Câmara Federal  
Marinha Raupp – Câmara Federal  
Marvio La-Cava Veiga – Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES  
Marta Caifa – University College London – UCL  
Marta M. B. Santos – Coordenadoria para Integração de Pessoas Portadoras de Deficiência – CORDE-DF  
Maurício Pinheiro – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN



Milo Victória – LACMAT

Moacir Alberto Paes – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicleta, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – ABRACICLO

Nancy N. Nishino – Centro de Formação de Recursos Humanos em Transporte – CEFTRU-UNB

Nazareno Stanislaú Affonso – Associação Nacional de Transporte Público – ANTP

Octacílio Monteiro – Rio/ônibus

Olmo Xavier – Associação Nacional de Transporte Público – ANTP-DF

Paul Foer – Anápolis – MD

Paula B. de Souza – Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES

Paulo Roberto Mutterier – Sindicato Patronal que Congrega os Fabricantes de Materiais e Equipamentos Ferroviários, Rodoviários e Duas Rodas – SIMEFRE

Pedro Wilson – Prefeitura Municipal de Goiânia

Regina Atalla – Centro de Vida Independente – CVI-BRASIL/COMDE

Regina Cardoso Mokandi – CREA-SP

Regine Cezana – Secretaria de Educação Especial – MEC

Ricardo Hummel – Fabricantes de Equipamentos Adaptados – ORTOBRAS

Roberto Lopes Costa Reis – Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência – CONADE

Rohan Curuppu – OMNITRANS

Rubens Chiesa – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTMSP

Rubens Loreto – Ministério do Desenvolvimento Social

Sidemar F. da Silva – Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB

Silvana C. Cunha – SOCICAM-SP

Silvestre Ribeiro – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM/SP

Sônia da Costa Rodrigues – Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU/AC

Soraya S. dos Santos – Serviço Social de Transporte/ Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SEST/SENAT

Telga Araújo Filho – CREA-PE

Ubiratan Felix – Federação Interestadual de Sindicatos de Engenheiros – FISENGE

Valéria Rangel – Secretaria de Educação Especial – MEC

Viviane Mosna gab. Prefeitura de Porto Alegre João Verle – Prefeitura de Porto Alegre

Yeda Virginia Barbosa – Ministério das Cidades

Waldir A. Augusti – São Paulo Transportes – SPTRANS

Wilson Lang – Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CONFEA

Zilda Borson – Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES

## ANEXO 2 QUADRO RESUMO ORIENTATIVO\*

Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004, que regulamenta as leis nº 10.098/2000 e 10.048/2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para promoção da acessibilidade das pessoas portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

### Nos espaços urbanos e edificações de uso público de uso coletivo e de uso privado

Principais abordagens do decreto	Onde se aplica	Aplicação imediata	Prazo para elaboração da norma	Prazo para implantação	Início da vigência
Prioridade a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida	Órgãos da administração públicos direta, indiretos e fundacional; empresas prestadoras de serviço público; instituições financeiras; estabelecimentos públicos ou privados de atendimento a saúde.	Sim	Imediato (ABNT NBR 9050:2004)	Imediato	02/12/ 2004
Acessibilidade arquitetônica e urbanística	Concepção e a implantação de projetos arquitetônicos e urbanísticos; Vias; logradouros públicos; espaços de uso público; praças; parques; entorno e interior das edificações de uso público e coletivo; entorno e áreas internas de uso comum nas edificações de uso privado multifamiliar; adaptação de bens culturais imóveis; mobiliários e equipamentos urbanos.	Sim	Já existente (ABNT NBR 9050:2004)	Imediato	02/12/ 2004
Nas edificações de uso público já existentes	Edificações administradas por entidades da administração pública, direta e indireta, ou por empresas prestadoras de serviços públicos e destinados ao público em geral; locais de reunião, esporte, espetáculos, conferências; instituições de ensino público.	Não 30 meses após a publicação	Já existente (ABNT NBR 9050:2004)	02/06/2007	02/12/ 2004
Nas edificações de uso coletivo já existentes.	Teatros, cinemas, auditórios, estádios, ginásios de esporte, casa de espetáculos, salas de conferências; instituições de ensino privado.	Não 48 meses após publicação	Já existente (ABNT NBR 9050:2004)	02/12/2008	02/12/ 2004
No mobiliário urbano	Nos espaços públicos e edifícios	Sim	Já existente (ABNT NBR 9050:2004)	Imediato	02/12/2004
Acessibilidade na habitação de interesse social	Edificações de uso multifamiliar e habitação de interesse social	Sim	Já existente (ABNT NBR 9050:2004)	Imediato	02/12/ 2004
Acessibilidade aos bens culturais imóveis	Patrimônio público, espaços destinados à cultura.	Sim	25/11/2003 (Instrução Normativa nº 1 do IPHAN) (NBR 9050)	Imediato	02/12/ 2004

\* Quadro Resumo atualizado em novembro de 2006

### Nos sistemas de transporte coletivo

Principais abordagens do decreto	Onde se aplica	Aplicação imediata	Prazo para elaboração da norma		Prazo para implantação	
			ADAP	FAB	ADAP	FAB
Acessibilidade no Transporte Rodoviário urbano e metropolitano	Empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis, veículos, equipamentos e infraestrutura.	Não** (INMETRO/ ABNT)	12 meses após decreto 02/12/ 2005	ABNT NBR 14022:2006 Vigência - nov.2006	120 meses após o decreto 02/12/2014 renovação da frota	24 meses após a norma 16/11/ 2008
Acessibilidade no Transporte Aquaviário	Empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis, veículos, equipamentos e infraestrutura.	Não** (ABNT NBR 15450:2006)	36 meses após decreto 02/12/2007	24 meses após o decreto 02/12/2006 Vigência - nov.2006	54 meses após a norma 02/06/2010	36 meses após a norma 02/12/ 2009
Acessibilidade no Transporte Metroferroviário e Ferroviário	Empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis, veículos, equipamentos e infraestrutura.	Sim (ABNT NBR 14021:2005)	ABNT NBR 14021/14020	ABNT NBR 14021/14020	120 meses após decreto 02/12/ 2014 8% aa	36 meses após o decreto 02/12/ 2007

\*\* O processo de elaboração e revisão das normas não impede que sejam implantados sistemas de transportes acessíveis com famílias de veículos atendendo as regras do Decreto nº 5.296/04. Obs: os aspectos relativo ao acesso à informação e comunicação não foram abordados neste quadro.

Obs: os aspectos relativo ao acesso à informação e comunicação não foram abordados neste quadro.