



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO
PARANÁ – CAMPUS CURITIBA
ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA
MUNICIPAL**



JOSÉ LUIZ FURTADO

**POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A PESSOA COM DEFICIÊNCIA E MOBILIDADE
REDUZIDA: AVANÇOS E DESAFIOS DO MUNICÍPIO DE MOGI DAS CRUZES**

MONOGRAFIA DE ESPECIALIZAÇÃO

**CURITIBA
2011**

JOSÉ LUIZ FURTADO

**POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A PESSOA COM DEFICIÊNCIA E
MOBILIDADE REDUZIDA: AVANÇOS E DESAFIOS DO MUNICÍPIO
DE MOGI DAS CRUZES**

Monografia de Especialização apresentada ao Departamento Acadêmico de Gestão e Economia(DAGEE), da Universidade Tecnológica Federal do Paraná (UTFPR) / Universidade Aberta do Brasil(UAB), como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista em Gestão Pública Municipal.

Linha de Pesquisa: Políticas Públicas e Desenvolvimento Local

Orientador: Prof. Dr. Jorge Carlos Correa Guerra

CURITIBA
2011



Ministério da Educação
Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Campus Curitiba
Gerência de Pesquisa e Pós-Graduação
Departamento Acadêmico de Gestão e Economia
Universidade Aberta do Brasil - UAB
I Curso de Especialização em Gestão Pública Municipal

TERMO DE APROVAÇÃO

JOSÉ LUIZ FURTADO

POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A PESSOA COM DEFICIÊNCIA E MOBILIDADE REDUZIDA: AVANÇOS E DESAFIOS DO MUNICÍPIO DE MOGI DAS CRUZES

Esta monografia foi apresentada às 14 h 00 min, do dia 10 de Dezembro de 2011, como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista no curso de Gestão Pública Municipal, da Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Campus Curitiba. O candidato foi argüido pela Banca Examinadora composta pelos professores abaixo assinados. Após a deliberação, a Banca Examinadora considerou o trabalho APROVADO.

Profª. MSc Ana Cristina Macedo Magalhães
(UTFPR)

Prof. Esp. Evandro Razzoto
(UTFPR)

Prof. Dr. Jorge C. C. Guerra – Orientador
(UTFPR)

Visto da Coordenação:

Prof.Dr. Antônio Gonçalves de Oliveira
Coordenador do Curso de Especialização em Gestão
Pública Municipal

DEDICATÓRIA

Ao meu filho Lucas Bezerra
Furtado.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus que sempre esteve presente em minha vida, guiando os meus passos e iluminando os meus caminhos nos momentos em que as dificuldades tentavam me convencer a desistir da caminhada.

Agradeço ao meu Orientador Prof. Dr. JORGE CARLOS C. GUERRA pela valiosa contribuição, pelo incentivo e presteza em suas considerações, as quais foram fundamentais para o desenvolvimento das atividades referentes a esta Monografia.

À minha tutora presencial REGIANE APOLINÁRIO ROSKOWINSKI pelo incentivo que me foi dado e pela dedicação no cumprimento de suas tarefas.

À toda a equipe da COORDENADORIA DA PESSOA COM DEFICIÊNCIA E MOBILIDADE REDUZIDA da Prefeitura Municipal de Mogi das Cruzes, em especial à VALERIANA DA SILVA ALVES, pela atenção e pela valiosa contribuição a este trabalho.

À minha amiga MARIANA FALCÃO MODESTO, que me sugeriu, sem querer, este tema e que me ajudou me convidando para participar de Seminários e me emprestando material.

À minha família que me educou no caminho do bem, ensinando-me valores morais e princípios tão importantes à minha conduta diante das dificuldades que a vida me apresenta.

À minha namorada ALEXANDRA, que esteve ao meu lado nos momentos mais difíceis, me apoiando e me incentivando a continuar essa caminhada.

E, finalmente, ao meu filho LUCAS, que soube entender os momentos em que eu precisei de silêncio e concentração, compreendendo e me desculpendo os momentos de ausência. Você é a razão de todos os meus esforços.

“Se o lugar não está pronto para receber
TODAS as pessoas, o lugar é deficiente.”

Thaís Frota

RESUMO

FURTADO, JOSÉ LUIZ. Políticas públicas para a Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida: avanços e desafios do município de Mogi das Cruzes/SP. 2011. 45 f. Monografia (Especialização em Gestão Pública Municipal). Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2011.

Este trabalho pretende analisar os avanços e os desafios da administração municipal de Mogi das Cruzes na formulação de políticas públicas para a pessoa com deficiência e mobilidade reduzida. Para o melhor entendimento do assunto, buscou-se conceituar basicamente o que são políticas públicas e identificar o conceito de deficiência e mobilidade reduzida, pesquisar a legislação acerca do assunto e compreender sua evolução histórica no Brasil. A busca de informações a respeito do assunto deu-se por meio de pesquisas bibliográficas e em sites de busca, além de participação na 2ª Caravana da Acessibilidade, que aconteceu em Mogi das Cruzes no mês de Maio de 2011, participação no Seminário sobre Políticas Públicas para a Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida e ...Relata as mudanças na nomenclatura correta a ser utilizada para referir-se às pessoas na condição de deficientes e as conseqüências do crescimento desordenado das cidades brasileiras e a constante busca em torno da acessibilidade e da sustentabilidade. O estudo apresenta alguns municípios que adotaram boas práticas na promoção de uma cidade mais acessível. Demonstra algumas características do município de Mogi das Cruzes e alguns avanços do município nas questões de acessibilidade, procurando identificar os maiores desafios da administração na formulação de políticas públicas que promovam as condições de acessibilidade no município. Por fim, apresenta alguns temas que podem ser discutidos acerca do assunto.

Palavras-chave: Políticas Públicas. Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida. Acessibilidade

LISTA DE FIGURA

Figura 1 - Praça Getúlio Vargas - antes e depois do Projeto de Requalificação do centro de Guarulhos	28
Figura 2 - Homens da prefeitura de São José dos Campos trabalham na adequação de calçada ao Programa Calçada Segura.	30
Figura 3 - Calçada adequada ao novo padrão definido pelo Programa Calçada Segura.	30
Figura 4 - Charrete adaptada para deficientes físicos no município de Socorro - SP.	32
Figura 5 - Deficiente pratica Rafting adaptado no município de Socorro - SP.	32
Figura 6 - Símbolo Internacional de Acesso.	36
Figura 7 - Prática de basquete para cadeirantes em Mogi das Cruzes/SP.	38
Figura 8 - Esquinas das Ruas Barão de Jaceguai e Braz Cubas, no centro de Mogi das Cruzes, percebe-se barreiras na calçada, falta de guia rebaixada e piso tátil.	39
Figura 9 - Esquinas das Ruas Pe. João e Flaviano de Melo, no centro de Mogi das Cruzes, percebe-se barreiras na calçada, falta de guia rebaixada e piso tátil.	40
Figura 10 - Guias rebaixadas em via defronte a Prefeitura Municipal, porém com colocação de piso tátil de maneira errada.	41
Figura 11 - Instalação errada do piso tátil, no sentido contrário da faixa de pedestre.	41

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÔNIMOS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
AVAPE	Associação para Valorização de Pessoas com Deficiência
CIDID	Classificação Internacional de Deficiências, Incapacidade e Desvantagens
CONADE	Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência
COPEDE	Coordenadoria da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida
CORDE	Coordenadoria Nacional da Pessoa com Deficiência
CPA	Comissão Permanente de Acessibilidade
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
NBR	Norma Brasileira
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONG	Organização não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
PCD	Pessoas com Deficiência
SeMob	Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana
SUS	Sistema Único de Saúde
URBAM	Urbanizadora Municipal S/A – São José dos Campos

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	10
1.1 Justificativa.	11
1.2 Objetivos.	12
1.2.1 Objetivo Geral.	12
1.2.2 Objetivos Específicos.....	12
1.3 Procedimentos Metodológicos.	13
1.3.1 Tipo de Pesquisa.	13
1.3.2 Coleta dos Dados.....	13
1.4 Estrutura do Trabalho.	14
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.	15
2.1 Políticas Públicas.	15
2.2 Pessoa com Deficiência.....	16
2.3 Acessibilidade e Legislação: uma evolução histórica.	18
2.4 As cidades e a Acessibilidade das Pessoas com Deficiência e Mobilidade Reduzida.	22
2.5 Os exemplos de Boas Práticas em acessibilidade nos municípios.....	27
2.5.1 Projeto de Requalificação do Centro de Guarulhos – SP.	28
2.5.2 Programa Calçada Segura: São José dos Campos – SP.....	29
2.5.3 Projeto Socorro Acessível: Socorro – SP.	30
3 LEVANTAMENTO E ANÁLISE DOS RESULTADOS.	33
3.1 O município de Mogi das Cruzes.	33
3.2 Políticas Públicas para a Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida	34
3.2.1 Os avanços em acessibilidade no município de Mogi das Cruzes.....	34
3.2.2 A criação da COPEDE – Coordenadoria da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida.....	34
3.2.3 Programas da COPEDE – Coordenadoria da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida.....	35
3.2.4 Adaptação da Frota de Transporte Público.....	37
3.2.5 Avanços no município acerca da acessibilidade.	37
3.2.6 Os desafios da promoção da acessibilidade no município de Mogi das Cruzes.....	38
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	43
5 REFERÊNCIAS	45

1 INTRODUÇÃO.

Nos últimos anos, a discussão em torno do tema: Inclusão Social de Pessoas com Deficiência e Mobilidade Reduzida passou a ser constante na Agenda Política dos governos, como consequência de diversas manifestações sociais em prol da causa. A partir de então, os governos passaram a dedicar-se um pouco mais em promover políticas que viabilizem a inclusão social dessa parcela da população. A criação do CONADE (Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência) e a introdução da Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, entre outros conselhos e programas, visam a direcionar as ações governamentais em torno dessa questão.

O município de Mogi das Cruzes, localizado na região metropolitana da Grande São Paulo, criou recentemente a Coordenadoria da Pessoa com Deficiência, ligada à Secretaria Municipal de Assistência Social, encarregada de formular Políticas Públicas de Integração que minimizem as dificuldades encontradas pelas pessoas nessas condições e visem à inclusão das mesmas na sociedade.

O objetivo desse estudo é identificar os avanços alcançados no município e detectar quais os desafios a serem enfrentados pela administração municipal no desenvolvimento e implantação de Políticas voltadas para a Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida. Primeiramente, apresentar-se-á um breve histórico do município e suas características. Buscar-se-á definir o que são Políticas Públicas, conceituar Deficiência e Mobilidade Reduzida, analisar a aplicabilidade da Legislação acerca do assunto no município de Mogi das Cruzes, identificando os avanços alcançados e os desafios da administração municipal para proporcionar Políticas Públicas que efetivamente garantam o atendimento às necessidades desta parcela da população.

Utilizar-se-á pesquisa bibliográfica, além de pesquisa exploratória com a realização de entrevistas e participação em palestras e grupos de discussão a respeito do assunto.

1.1 Justificativa.

Acessibilidade é um tema atual, debatido incessantemente, mas nem sempre foi assim. Em todos os momentos da história da humanidade, as pessoas com algum tipo de deficiência foram alvo de comportamentos e reações distintas e contraditórias de exclusão e integração, de acordo com os diferentes contextos da sociedade. Esses comportamentos foram mudando, conforme foram ocorrendo as transformações sociais, as descobertas tecnológicas e científicas e as mudanças culturais.

Antes da implantação do Sistema Único de Saúde (SUS), a deficiência era considerada somente sob o olhar da cura ou da prevenção das doenças infecto-contagiosas, responsáveis por incapacidades funcionais. A partir do ano 2000, o país conheceu um relativo avanço na legislação e nas conquistas das pessoas com deficiência. Destacando-se, entre elas, o Estatuto da Pessoa com Deficiência, projeto de lei que tramita no Congresso Nacional e o Decreto Federal nº 5296 de 2004 que se refere à acessibilidade.

O presente trabalho tem como objetivo avaliar as Políticas Públicas voltadas para a pessoa com deficiência e mobilidade reduzida no município de Mogi das Cruzes, identificando seus avanços e os desafios a serem enfrentados pela administração municipal na busca pela promoção da inclusão social de pessoas com mobilidade reduzida e na garantia dos direitos assegurados pela Legislação.

1.2 Objetivos.

1.2.1 Objetivo Geral.

Analisar as Políticas Públicas voltadas para a Inclusão da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida. Estudo de caso do município de Mogi das Cruzes.

1.2.2 Objetivos Específicos.

- Levantar os exemplos de Boas Práticas de Acessibilidade nos municípios do Estado de São Paulo para Pessoas com Mobilidade Reduzida;
- Identificar a Legislação sobre Acessibilidade e sua aplicabilidade no município de Mogi das Cruzes;
- Relatar as Políticas Públicas para a Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida no município de Mogi das Cruzes;
- Identificar quais os desafios da Administração municipal para a garantia do cumprimento da Legislação.

1.3 Procedimentos Metodológicos.

1.3.1 Tipo de Pesquisa.

A presente pesquisa é qualitativa e exploratória, com levantamento bibliográfico, de referências, participação em seminários e grupos de discussão sobre o assunto.

1.3.2 Coleta dos Dados.

A coleta dos dados da pesquisa se dará através de da pesquisa bibliográfica em literatura especializada e em meio eletrônico e por meio de pesquisas junto à Coordenadoria Municipal da Pessoa com Deficiência da Secretaria Municipal de Assistência Social do Município de Mogi das Cruzes.

1.4 Estrutura do Trabalho.

Este Estudo compõe-se de 5 (cinco) Capítulos, assim distribuídos:

Capítulo Introdutório;
Fundamentação Teórica;
Estudo de Caso;
Considerações Finais e
Referências

O Capítulo introdutório contextualiza o tema da pesquisa, apresenta justificativa da importância do estudo a ser feito, os objetivos a serem atingidos com o estudo, quais os procedimentos metodológicos utilizados para o seu desenvolvimento e a população amostra.

No capítulo 2 apresenta-se o embasamento teórico inerente ao tema proposto, buscando-se conceituar basicamente as Políticas Públicas e Pessoa com Deficiência e a evolução histórica da legislação a respeito da acessibilidade. Aborda o problema do crescimento desordenado das cidades brasileiras e a busca pela promoção da acessibilidade nas cidades, apresentando os exemplos de boas práticas adotadas por alguns municípios.

O terceiro capítulo mostra um pouco da história do município de Mogi das Cruzes, seus avanços no que diz respeito à acessibilidade e os desafios a serem enfrentados pela administração municipal na promoção de uma cidade acessível.

O Capítulo 4 é destinado às considerações finais e à proposta de novos estudos acerca do assunto.

O trabalho encerra-se com a listagem das referências utilizadas para o seu desenvolvimento.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.

2.1 Políticas Públicas.

Uma sociedade é composta de indivíduos com atributos, idéias e valores diferentes, tendo como característica principal a diversidade. Segundo Rua (2009), “sociedade é um conjunto de indivíduos, dotados de interesses e recursos diferenciados, que interagem continuamente a fim de satisfazer às suas necessidades”. Assim, considera-se inevitável o conflito entre os indivíduos que a compõe, em razão da diferenciação social existente e considerando que estes indivíduos tendem a defender seus próprios interesses. Nesse contexto, a Política tem como papel fundamental a negociação entre os indivíduos, proporcionando a possibilidade de convívio pacífico em sociedade, sem ignorar as diferenças existentes entre eles.

Os grupos da sociedade que apresentam reivindicações ou executam ações que podem ser transformadas em Políticas Públicas, são chamados Atores Sociais, os quais são divididos basicamente em dois tipos: “Estatais”, oriundos do Poder Público e os “Privados”, que são integrantes da Sociedade Civil.

Para Rua (2009), Política são as negociações feitas entre os atores sociais, onde são feitos acordos para atender às reivindicações, porém sem gerar novos conflitos com outros atores sociais. Dessas negociações surgem as chamadas Políticas Públicas, como resultado da atividade política que compreendem o conjunto das decisões e ações relativas à alocação imperativa de valores envolvendo bens públicos.

Embora as políticas públicas possam incidir sobre a esfera privada (família, mercado, religião), elas não são privadas. Mesmo que entidades privadas participem de sua formulação ou compartilhem sua implementação, a possibilidade de o fazerem está amparada em decisões públicas, ou seja, decisões tomadas por agentes governamentais, com base no poder imperativo do Estado. (RUA, 2009, p.20)

O processo de formação das Políticas Públicas deve seguir um ciclo composto pelas seguintes fases:

- 1) Seleção das Prioridades (*Formação da Agenda*/ Identificação do problema político);
- 2) Apresentação das Soluções ou alternativas para o problema identificado (*Formulação de Políticas*);
- 3) Processo de Tomada de Decisão (*Escolha das Ações*);
- 4) Processo de Implementação (*Execução das Ações*), segundo Rua (2009) esse Processo, normalmente, se faz acompanhar do monitoramento: um conjunto de apreciação dos processos adotados, dos resultados preliminares e intermediários obtidos e do comportamento do ambiente da política.

A última fase consiste na Avaliação, que oferece subsídios para a tomada de decisões por parte dos gestores das políticas, para que os mesmos possam efetuar as intervenções necessárias para a obtenção dos resultados almejados.

Pode-se, então, definir Política Pública como um conjunto de ações, metas e planos, dos quais os governos (nacionais, estaduais e municipais) utilizam-se para atender às expectativas da sociedade, proporcionando o bem-estar da população. As Políticas Públicas nascem como resultado da seleção, pelo poder público, das demandas apresentadas pelos diversos grupos e segmentos da sociedade, que buscam defender seus interesses.

2.2 Pessoa com Deficiência.

Primeiramente, deve-se esclarecer que as deficiências podem ser de ordem física, intelectual, sensorial e mental. O foco deste trabalho está na pessoa com deficiência física, principalmente aquelas com mobilidade reduzida.

A Organização Mundial de Saúde (OMS) publicou em 1989 um Manual de Classificação das conseqüências das doenças, denominado Classificação Internacional de Deficiências, Incapacidades e Desvantagens (CIDID), como resultado da IX Assembléia da OMS, realizada em 1976 e que propôs uma classificação da conceituação da deficiência, sendo um referencial unificado que tem sido utilizado em alguns países na determinação da prevalência das incapacidades, aplicada à área de seguro social, saúde ocupacional, etc. como forma de avaliar pacientes em reabilitação. Por esta classificação foi conceituada:

Deficiência: perda ou anormalidade de estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica, temporária ou permanente. Incluem-se nessas a ocorrência de uma anomalia, defeito ou perda de um membro, órgão, tecido ou qualquer outra estrutura do corpo, inclusive das funções mentais. Representa a exteriorização de um estado patológico, refletindo um distúrbio orgânico, uma perturbação no órgão. (AMIRALIAN, PINTO, GHIRARDI, LICHTIG, MASINI e PASQUALIN, 2000, p.98)

Para o movimento que político das pessoas com deficiência, essa definição por parte da classe médica, principalmente, contribui para a disseminação do preconceito existente na sociedade em relação à pessoa que possui algum tipo de deficiência, pois o enquadraram como pessoa constantemente doente e que necessita de tratamento, considerando-os incapazes de exercer plenamente as funções sociais.

Deficiências são problemas nas funções ou nas estruturas do corpo como um desvio importante ou uma perda. As deficiências podem ser temporárias ou permanentes, progressivas, regressivas ou estáveis, intermitentes ou contínuas. As deficiências podem ser parte ou uma expressão de uma condição de saúde, mas não indicam necessariamente a presença de uma doença ou que o indivíduo deva ser considerado doente. (TEIXEIRA, 2010, p.34)

A ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas, na NBR 9050 (2004), definiu deficiência como: redução, limitação ou inexistência das condições de percepção das características do ambiente ou de mobilidade e de utilização de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos, em caráter temporário ou permanente.

O modelo social considera que a deficiência não é somente da pessoa que a possui, mas também na estrutura da sociedade no qual ela está inserida.

Historicamente, o maior desafio do movimento político das pessoas com deficiência é definir e adequar conceitos e mudar paradigmas. Mudanças na nomenclatura utilizada para referir-se à pessoa com deficiência foram ocorrendo ao longo da história. De acordo com Lanna Junior (2010), as palavras usadas para nomear as pessoas com deficiência comportam uma visão valorativa que traduz as percepções da época em que foram cunhadas. Nesse sentido, busca-se destruir a percepção das pessoas nessas condições como um fardo social, inútil e sem valor, que embasavam a visão sobre deficiência, principalmente com a utilização de termos genéricos amplamente utilizados e difundidos até meados do século XX, tais como: Incapazes, Aleijados e Defeituosos.

Ao longo dos anos outros termos foram utilizados, como a inclusão do substantivo “pessoa”, criando-se o termo “pessoa deficiente”, na tentativa de se contrapor aos termos pejorativos utilizados até então. Posteriormente, com o objetivo de identificar a deficiência

como um detalhe da pessoa, passou-se a utilizar a expressão “pessoa portadora de deficiência”. Para Lanna Junior (2010), a condição de “portador” passou a ser questionada pelo movimento por transmitir a idéia de a deficiência ser algo que se porta e, portanto, não faz parte da pessoa. Além disso, enfatiza a deficiência em detrimento da pessoa.

Como parte do processo de construção do conjunto dos direitos humanos pela Organização das Nações Unidas (ONU) foi realizada no ano de 2006 a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, na qual se chegou a um consenso sobre a nomenclatura a ser utilizada para referir-se à pessoa que possui alguma deficiência.

“‘Pessoa com deficiência’ passou a ser a expressão adotada contemporaneamente para designar esse grupo social. Em oposição à expressão ‘pessoa portadora’, ‘pessoa com deficiência’ demonstra que a deficiência faz parte do corpo e, principalmente, humaniza a denominação. Ser ‘pessoa com deficiência’ é, antes de tudo, ser pessoa humana. É também uma tentativa de diminuir o estigma causado pela deficiência. A expressão foi consagrada pela Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, da Organização das Nações Unidas (ONU), em 2006.” (LANNA JUNIOR, 2010, p.23)

Assim, a expressão “deficiente físico”, ainda hoje, tem sido utilizada de forma equivocada e errônea, visto que a mesma foi banida pela Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência da ONU, já em 2006. Desse modo, ao longo deste trabalho, utilizar-se-á a expressão “pessoa com deficiência” para referir-se à pessoa nessa condição.

É sabido que as dificuldades de locomoção não são particularidade das pessoas com deficiência física. De acordo com a NBR 9.050 (2004), pessoa com mobilidade reduzida é aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo. Entende-se por pessoa com mobilidade reduzida aquela com deficiência, idosa, obesa, gestante entre outras. Porém, o foco deste trabalho está na Pessoa com Deficiência.

2.3 Acessibilidade e Legislação: uma evolução histórica.

O tema acessibilidade faz parte das discussões sobre Políticas Públicas já há muito tempo no Brasil. Antes mesmo de 1981, ano em que a Organização das Nações Unidas, reconheceu, por convenção, o ano internacional das pessoas com deficiência, o país já previa a possibilidade de acesso a edifícios e logradouros públicos. O assunto foi tratado por meio da Emenda Constitucional nº 125 de 17 de Outubro de 1978, a qual assegurava aos Deficientes a

melhoria de sua condição social e econômica, prevendo a possibilidade de acesso a edifícios e logradouros públicos.

Ainda de forma tímida, a Constituição Federal de 1988, inseriu o assunto efetivamente, que além de garantir o direito de ir e vir em seu Artigo 5º insere no Artigo 227, o seguinte: §2º “A Lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.” Essa inserção não seria suficiente, ainda, para promover a inclusão social das pessoas com deficiência, pois o assunto estava tratado muito superficialmente.

“Até o final da década de 1980, as ações do Estado brasileiro em relação às pessoas com deficiência eram esporádicas, sem continuidade, desarticuladas e centradas na educação. Não havia políticas públicas amplas e abrangentes. O interesse público em relação aos direitos da pessoa com deficiência foi reconhecido na estrutura do Estado com a criação da Coordenadoria Nacional da Pessoa Portadora de Deficiência (CORDE), em 1986.”(LANNA JUNIOR, 2010, p.91)

Lanna Junior (2010) explica que, apesar da criação da CORDE em 1986, sua atuação somente foi possível a partir de 1989, com a criação da Lei nº 7.853, que dispõe sobre a integração social das pessoas com deficiência. Tal lei dispõe sobre as competências da CORDE e estabelece responsabilidade do Poder Público para o pleno exercício dos direitos básicos das pessoas com deficiência. Somente no ano 2000 o assunto foi regulamentado com a promulgação das Leis Federais 10.048 e 10.098, elaboradas pelo Poder Legislativo e Executivo, respectivamente. A Lei Federal 10.048/2000 trata da prioridade no atendimento e da acessibilidade nos meios de transporte, introduzindo, inclusive, penalidades ao seu descumprimento. Já a Lei 10.098/2000, subdividiu o assunto em: Acessibilidade aos meios de transporte, ao meio físico, na comunicação, na informação e em ajudas técnicas.

Para facilitar a compreensão sobre os avanços da legislação brasileira a respeito do assunto, os marcos legais foram dispostos no Quadro 1:

<i>Ano</i>	<i>Marcos da Legislação</i>
1948	<i>Assinatura da Declaração dos Direitos Humanos da ONU: A toda pessoa é garantido o direito de ir e vir. Incorporado à Constituição Brasileira.</i>
1978	<i>Emenda Constitucional nº 125 prevê a possibilidade de acesso aos edifícios e logradouros públicos.</i>
1988	<i>Promulgação da Constituição brasileira. Os Art. 227 e 244 garantem o acesso adequado às pessoas com deficiência aos meios de transporte coletivo e define que a Lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, garantindo do acesso às pessoas com deficiência.</i>
1997	<i>O Código de Trânsito Brasileiro possibilitou que todo o ciclo de gestão da mobilidade ficasse sob a responsabilidade das prefeituras, mudando radicalmente o foco da abordagem do trânsito, centrando-se na pessoa e estabelecendo regras para o fortalecimento dos direitos dos cidadãos. Abordagem do transporte não motorizado e os direitos e deveres do pedestre.</i>
2000	<i>As Leis Federais 10.048 e 10.098 tratam de atendimento prioritário e da promoção da Acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, temporária ou definitivamente.</i>
2004	<i>Estabelecidas normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade arquitetônica e urbanística, de transportes, na informação e comunicação e ajudas técnicas – resultado de debates, propostas, sistematizações e consultas públicas.</i>

Quadro 1 - Marcos da Legislação Brasileira para a Pessoa com Deficiência.
Fonte: Adaptado de LANA JUNIOR (2010, p.121) e BRASIL (2006, p.19)

Observa-se que o marco da legislação brasileira para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida está no ano de 2004, quando foram estabelecidas as normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade. O Decreto Federal nº 5.296 de 2 de Dezembro de 2004 regulamentou as Leis existentes, estipulando prazos para o seu cumprimento e determinando a aplicação de sanções administrativas, cíveis e penais quando não forem observadas as normas, estendendo o escopo da acessibilidade a todos os espaços, mobiliário e equipamentos urbanos, edificações, serviços de transporte e dispositivos, meios de comunicação e sistemas de informação.

De acordo com Lanna Junior (2010), o Decreto era uma demanda histórica dos movimentos sociais ligados à área e vinha sendo aguardado desde o ano 2000 pelas entidades de e para a pessoa com deficiência.

“A regulamentação dessas Leis representou um passo decisivo para a cidadania das crianças, jovens, adultos e idosos com deficiência ou mobilidade reduzida, pois traçou os caminhos para a efetivação dos direitos humanos das pessoas com deficiência fazendo com que a escola, a saúde, o trabalho, o lazer, o turismo e o acesso à cultura sejam elementos presentes na vida dessas pessoas. O Decreto possibilitou os meios para a efetivação dos direitos e a equiparação de oportunidades para as pessoas com deficiência.” (LANNA JUNIOR, 2010, p.123)

Para Lanna Junior (2010), o Decreto possibilitou os meios para a efetivação dos direitos e a equiparação de oportunidades para as pessoas com deficiência, inclusive, determinando prazos para o seu cumprimento, conforme Quadro abaixo:

<i>Principais abordagens do Decreto</i>	<i>Onde se aplica</i>	<i>Aplicação imediata</i>	<i>Prazo para elaboração da norma</i>	<i>Prazo para implantação</i>	<i>Início da vigência</i>
Prioridade a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida	Órgãos da administração pública 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 n°1 do IPHAN) (NBR 9050)	Imediato	02/12/2004

Quadro 2 - Resumo orientativo da Lei 5.296/04, atualizado em 2006.

Fonte: BRASIL (2006, 3, p.52)

A Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob do Ministério das Cidades, lançou, em Dezembro de 2004, o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível, que conta, para a sua elaboração e implementação com a participação de

ONGs, operadores e gestores de transporte público, professores universitários, sindicatos, associações, profissionais e estudiosos. O objetivo do Programa é auxiliar os governos municipais e estaduais a desenvolver ações no sentido de garantir a acessibilidade para as pessoas com restrição de mobilidade e deficiência, promovendo a inclusão social, a equiparação de oportunidades e o exercício da cidadania das pessoas nessas condições. Para Brasil (2006), 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 respeito aos seus direitos fundamentais.

De acordo com Brasil (2006), o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana - Brasil Acessível prevê as seguintes ações:

- 1) Capacitação Profissional;
- 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 de pessoas com deficiência (PCD);
- 8) Estimulo ao desenvolvimento tecnológico.

2.4 As cidades e a Acessibilidade das Pessoas com Deficiência e Mobilidade Reduzida.

As cidades são espaços em constante crescimento, passando constantemente por transformações que interferem na qualidade de vida dos cidadãos que a habitam. Assim, a mobilidade urbana deve ser condição básica para convívio humano e para a boa qualidade de vida urbana.

“As cidades são espaços de convergência que servem como palco de constantes transformações a partir de interesses cotidianos diferenciados. Nelas é o fator humano que recebe informações, processa e transforma de acordo com as suas necessidades. Hoje se apresentam como fruto de uma história que reflete a cultura dos habitantes que ali vivem, que se consolidou lado ao caos, a peculiaridades e ao aprofundamento das desigualdades sociais.” (BRASIL, 2006, p.17)

Segundo dados do Ministério das Cidades, o Brasil tornou-se um país urbano, principalmente, a partir das primeiras décadas do século XX. Até então, apenas 20% da população brasileira habitavam as cidades e a grande maioria estava distribuída em áreas rurais. Os números se inverteram e, atualmente, cerca de 82% da população do país habita os 5.565 municípios existentes pelos Estados brasileiros, resultando no crescimento desordenado das cidades de maneira repentina e concentrada. Dessa forma, as cidades foram sendo construídas sem planejamento, sem uma preparação para o atendimento às demandas das comunidades que iriam compor seus limites territoriais.

“Essa realidade nos mostra que, ao longo dos anos, as cidades foram sendo construídas sem considerar inclusive a diversidade humana e se perpetuaram inacessíveis, física e sensorialmente, a todos aqueles que vivenciam alguma forma de incapacidade de locomoção ou comunicação, sejam elas temporárias ou permanentes.” (BRASIL, 2006, p.16)

O governo federal, os governos estaduais e municipais passaram a ter a obrigação de atender às demandas estabelecidas pelo Decreto 5.296/2004, o qual estabelece critérios para a promoção da acessibilidade. A partir daí, o maior desafio, principalmente dos municípios, está na instituição de políticas públicas para a construção de cidades acessíveis a todas as pessoas, a fim de garantir o uso democrático dos espaços urbanos, procurando eliminar as barreiras¹ existentes. Outro desafio das administrações municipais está na revisão dos conceitos e na criação de políticas sociais que busquem a conscientização da sociedade para a nova realidade, estimulando os cidadãos para a efetiva participação em processos de planejamento e gestão dos municípios, inclusive de pessoas com necessidades especiais e com mobilidade reduzida.

De acordo com dados do IBGE, o Brasil possui cerca de 25 milhões de pessoas em condição de deficiência física e/ou mobilidade reduzida. Levando-se em consideração que essa parcela da sociedade não pode ser excluída do direito de exercer sua cidadania, diversas ações devem ser tomadas pelos governos Federal, Estaduais e Municipais, visando assegurar ao maior número de pessoas, a possibilidade de integração na comunidade, em situação de igualdade.

Conforme Brasil (2006) pode-se dizer que a responsabilidade do futuro das cidades assim como da atual utilização de suas ofertas hoje, compete, em várias instâncias, ao Poder Público e à Sociedade. Ao Poder Público pela sua competência e atribuição legal em legislar,

¹ Barreira: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento, circulação com segurança e a possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação.

executar, fiscalizar, punir, permitir, proibir todas as ações de uma sociedade. À sociedade pela própria existência e diversidade, pois cada elemento de sua composição é possuidor de necessidades específicas e de caráter geral.

A Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001, também conhecida como Estatuto da Cidade, exige, entre outras coisas, o gerenciamento adequado do ordenamento territorial do município, visando o crescimento sustentável. O descompromisso com a ordenação do espaço urbano reflete a situação atual das cidades brasileiras em relação às condições de mobilidade dos cidadãos, condicionando esta aos meios de transporte. De acordo com Brasil (2006) o Estatuto da Cidade estabelece que as diretrizes a serem consideradas para a expansão/adequação do sistema viário e do sistema de transporte público devem considerar o deslocamento das pessoas e não dos veículos. Nesse sentido, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial é o instrumento básico para a implantação de uma política urbana sustentável e, a partir da criação do Estatuto da Cidade, passou a ser obrigatório para os seguintes municípios:

- a) Com mais de 20.000 habitantes;
- b) Situados em regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas;
- c) Situados em áreas de interesse político;
- d) Situados em áreas sob influência de empreendimentos de grande impacto ambiental.

“O Plano Diretor parte de uma leitura da cidade real, envolvendo temas e questões relativos aos aspectos urbanos, sociais, econômicos e ambientais, que embasa a formulação de hipóteses realistas sobre as opções de desenvolvimento e modelos de territorialização. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no Plano Diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas.” (BRASIL, 2006, p.33)

Dessa forma, cabe aos municípios a criação de mecanismos para a promoção da acessibilidade, buscando orientações e ferramentas de coordenação administrativa para dinamizar o planejamento, a execução e a fiscalização das ações voltadas à acessibilidade, otimizando os recursos no sentido de atender efetivamente as necessidades das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. Os requisitos de acessibilidade devem estar contidos nos mecanismos legais e de fiscalização por meio de orientações e conscientização da sociedade para que os princípios e critérios de acessibilidade urbana sejam plenamente atendidos. Para Brasil (2006,3) os municípios precisam trabalhar a acessibilidade como a prestação de um

serviço essencial, uma atividade corrente, com previsão continuada de recursos para investimento em intervenções e capacitação de seus quadros funcionais.

Ressalta-se que a busca pela produção da cidade acessível deve favorecer todo o público e não somente as pessoas com deficiência. Cabe aos municípios implantar procedimentos que promovam as adaptações necessárias aos espaços já existentes e impeçam o surgimento de novos ambientes inacessíveis. Tais adequações devem contemplar o conceito de Desenho Universal² a fim de garantir a promoção da igualdade para todos, levando-se em consideração as características individuais de cada cidadão e a enorme gama de variações do ser humano: altos, baixos, obesos, idosos, crianças, gestantes e, também, pessoas com deficiências diversas.

São sete os princípios do Desenho Universal, os quais estão dispostos, com as respectivas observações no Quadro 3:

² Desenho Universal é um conceito utilizado na produção de objetos e espaços que buscam contemplar respectivas utilizações por quaisquer pessoas, de forma completa, segura e irrestrita.

	ENFOQUE	RECOMENDAÇÃO / ORIENTAÇÃO
Princípio nº 1	<i>Equiparações nas possibilidades de uso.</i>	Oferecer a mesma forma de uso para todas as pessoas, evitando a segregação ou a estigmatização; providenciar para que a privacidade e segurança sejam disponibilizadas e garantir que o design seja atraente a todas as pessoas.
Princípio nº 2	<i>Flexibilidade no uso.</i>	Oferecer escolhas nos métodos de uso; adequar o acesso e uso a todas as pessoas; facilitar a exatidão e a precisão ao usuário e oferecer a possibilidade de adaptação ao ritmo das pessoas.
Princípio nº 3	<i>Uso simples e intuitivo</i>	Oferecer um desenho fácil de entender, independentemente da experiência de uso, conhecimento, habilidades lingüísticas ou nível de concentração. As recomendações enfatizam a necessidade de eliminar a complexidade desnecessária, ser consistente com as expectativas e intuição das pessoas; acomodar um amplo espectro de habilidades lingüísticas, organizar a informação de forma consistente, oferecer orientação e feedback efetivos durante e após a tarefa.
Princípio nº 4	<i>Captação da informação</i>	Destaca-se o uso de diferentes modos para a apresentação das informações (pictórica, verbal, tátil); oferecimento de contraste adequado entre informações essenciais e secundárias; maximização da legibilidade da informação essencial (modificando tamanho e tipo de fonte) e oferecer compatibilidade com a variedade de técnicas ou dispositivos utilizados por pessoas com limitações sensoriais.
Princípio nº 5	<i>Tolerância ao erro</i>	As recomendações referem-se à organização de elementos para minimizar riscos e erros e os elementos mais usados devem ser considerados mais acessíveis; elementos arriscados devem ser eliminados, isolados ou protegidos. Também devem ser oferecidas advertências para riscos e erros e desencorajar ações inconscientes em tarefas que exijam atenção.
Princípio nº 6	<i>Baixo esforço físico</i>	As recomendações abordam a necessidade de possibilitar ao usuário uma posição corporal neutra, que utilize forças operacionais razoáveis e que minimize as ações repetitivas.
Princípio nº 7	<i>Tamanho e espaço para aproximação e uso dos objetos</i>	O tamanho e o espaço apropriados serão oferecidos para a aproximação, alcance, manipulação e uso independentemente do tamanho do corpo, postura ou mobilidade do usuário. É necessário oferecer uma percepção visual clara dos elementos importantes para qualquer pessoa que esteja sentada ou em pé e acomodar variações para tamanhos de mãos e movimentos de agarrar ou segurar, oferecendo espaço adequado ao uso dos dispositivos assistivos.

Quadro 3 - Princípios do Desenho Universal.

Fonte: BRASIL (2006, 3, p.41)

Promover a participação das pessoas em condição de mobilidade reduzida nos diversos Conselhos Municipais, também constitui uma importante ferramenta para a integração dessas pessoas e para a construção de propostas de políticas públicas voltadas à promoção da acessibilidade, afinal, são os cidadãos os principais responsáveis pela apresentação das demandas da sociedade.

Para que os governos municipais tenham condições de promover uma cidade acessível, será necessária a participação e envolvimento de toda a sociedade através dos Conselhos Municipais, os quais devem estar inseridos no organograma das prefeituras. A criação de Fóruns de discussão, Comissões Permanentes e Grupos Técnicos de Trabalho com atribuições específicas também podem ser aliados na construção da cidade acessível, além da atuação integrada das diversas Secretarias Municipais que, mesmo tendo atribuições e tarefas diferentes, devem atuar em sintonia, a fim de maximizar a utilização dos recursos disponíveis e garantir o máximo de resultados positivos a cada gestão.

O fato é que cada um dos mais de 5.000 municípios brasileiros, independentemente de suas dimensões territoriais, diferenças culturais e populacionais, deverão encontrar caminhos para garantir a acessibilidade e, enquanto muitos ainda estão atrasados na elaboração das políticas públicas que garantirão o direito das pessoas em condição de mobilidade reduzida, outros tantos se adiantam na promoção de uma cidade com condições igualitárias de acessibilidade.

2.5 Os exemplos de Boas Práticas em acessibilidade nos municípios.

Para se atender às demandas dos setores organizados da sociedade, os municípios precisam realizar intervenções nos espaços urbanos, com o objetivo de garantir a acessibilidade das pessoas que ocupam esse espaço. De acordo com Brasil (2006), 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 garantia do acesso às pessoas com deficiência e restrições de mobilidade. Essa preocupação nem sempre foi considerada na elaboração de políticas públicas municipais, passando, por força dos movimentos sociais, a fazer parte recentemente da agenda política dos governos.

Com base no Caderno 6 do Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana destaca-se alguns municípios que registram avanços nas iniciativas administrativas, na articulação das ações de acessibilidade, na implementação de programas municipais, entre outras, com o objetivo de construir uma cidade mais acessível. Também, em buscas pela internet é possível verificar alguns municípios que já adotaram práticas para proporcionar acessibilidade, dentre os quais, destacam-se os relacionados nos itens a seguir.

2.5.1 Projeto de Requalificação do Centro de Guarulhos – SP.

Guarulhos é a segunda cidade mais populosa do Estado de São Paulo, atrás somente da capital, sendo que a dinâmica de crescimento da cidade é marcada por taxas exorbitantes, com picos anuais de até 8%, o que colabora para que o crescimento se dê de forma desordenada. Uma das iniciativas tomadas para se iniciar o processo de requalificação do centro da cidade foi a adoção de priorização ao pedestre, culminando com a construção de 6.000 m² de passeios para garantir a segurança e o conforto dos pedestres. O Projeto de requalificação do centro de Guarulhos, município localizado na região da Grande São Paulo, com cerca de 1.200.000 habitantes teve início no mês de Setembro de 2003, sendo um dos primeiros projetos de acessibilidade urbana implantado na cidade.



Figura 1 - Praça Getúlio Vargas - antes e depois do Projeto de Requalificação do centro de Guarulhos
Fonte: Brasil (2006)

2.5.2 Programa Calçada Segura: São José dos Campos – SP.

São José dos Campos está situada na região do Vale do Paraíba há 97 km da capital do Estado de São Paulo, possui 647.500 habitantes e é considerada um dos pólos mais importantes do Brasil no desenvolvimento de tecnologias, produção industrial e prestação de serviços. No município estão instalados os mais importantes centros de pesquisas da América Latina nas áreas de Aeronáutica, materiais compostos e energia.

O Programa Calçada Segura foi criado pela Prefeitura de São José dos Campos em 2007 e visa transformar as calçadas das cidades em locais mais seguros para a circulação de pedestres, especialmente idosos, pessoas com deficiência e outras pessoas com dificuldades de locomoção. O Programa foi regulamentado pela Lei Municipal nº 8.077 de 05/04/2010, que disciplina a construção, manutenção e conservação da calçada, devendo garantir o deslocamento de qualquer pessoa por se espaço urbano, independente de idade, estatura, limitação de mobilidade ou percepção com autonomia e segurança, estabelecendo, inclusive, prazo para adequação. Para garantir o sucesso do Programa, a prefeitura de São José dos Campos mantém uma equipe composta por 15 idosos, que fazem o trabalho de conscientização da população de porta em porta, percorrendo, gradativamente, todas as regiões da cidade.

Além disso, o Programa envolve treinamentos para a preparação de mão-de-obra dos calceteiros, com base nos aspectos técnicos e parâmetros definidos pela lei da calçada segura. Os cursos visam, ainda, a geração de renda e qualificação da mão-de-obra e são realizados por meio de convênios entre a administração municipal e o Senai.

Os proprietários de imóveis em São José dos Campos podem decidir quem fará as reformas necessárias à sua calçada: por conta própria, por meio da Urbanizadora Municipal – URBAM, através do Disque Serviços da Prefeitura ou de um profissional ou empresa de sua escolha, devendo sempre seguir os novos padrões definidos pela Prefeitura.

As figuras abaixo mostram uma equipe da prefeitura trabalhando na adequação de calçadas numa via de São José dos Campos e uma calçada já adaptada ao novo padrão definido pela administração municipal:



Figura 2 - Homens da prefeitura de São José dos Campos trabalham na adequação de calçada ao Programa Calçada Segura.

Fonte: www.sjc.sp.gov.br



Figura 3 - Calçada adequada ao novo padrão definido pelo Programa Calçada Segura.

Fonte: www.sjc.sp.gov.br

2.5.3 Projeto Socorro Acessível: Socorro – SP.

A Estância Hidromineral de Socorro está localizado junto à Serra da Mantiqueira à 132 km da capital do Estado de São Paulo e tem população estimada em 34.000 habitantes. Sua principal atividade econômica é o turismo, devido a sua arquitetura e suas características topográficas em uma área de preservação permanente junto a serra e caprichosamente desenhada por rios e cachoeiras. Socorro está entre as principais cidades do chamado Circuito das Águas Paulistas, roteiro bastante procurado pelos adeptos de esportes de aventura e de ecoturismo.

O Ministério do Turismo, em parceria com a Prefeitura Municipal de Socorro e a ONG AVAPE (Associação para Valorização de Pessoas com Deficiência), iniciou o Projeto Socorro Acessível em 2006, com o objetivo de tornar o destino turisticamente acessível, além

de aumentar as condições de segurança para o tráfego de veículos e possibilitar a utilização por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, do centro histórico e comercial, pousadas, hotéis, parques de turismo de aventura e principais pontos turísticos do município. O Projeto incluiu obras de acessibilidade em diversos pontos do município, usando-se como parâmetro legal o Decreto 5.296/2004 e a norma da ABNT NBR 9050.

De 2006 a 2008 foram investidos em Socorro, segundo o Ministério do Turismo, R\$ 1,73 milhões em obras de infraestrutura turística, cursos de qualificação profissional para o atendimento a turistas portadores de deficiências físicas e ou motoras, além de adaptações em passeios, equipamentos e edificações públicas, tornando a cidade referência em acessibilidade no país. A cidade passou a oferecer algumas modalidades esportivas completamente adaptadas para atender as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, conforme demonstrado na tabela abaixo:

Legenda:

	Atividade pode ser praticada normalmente com adaptação mínima e monitores.
	Atividade pode ser praticada, mas requer uso de equipamentos adaptados.
	Atividade não apresenta condições de ser praticada com segurança para esse tipo de deficiência.

	ACQUA-RIDE	ARVORISMO	BÓIA-CROSS	CANOAGEM	CAVALGADA	CAMINHADA DE CURTA DURAÇÃO	ESCALADA	PASSEIO DE CHARRETE	PÊNDULO	QUADRICICLO	RAFTING	RAPEL	TIROLESA	TOMBONÁGUA	FORA DE ESTRADA
PARAPLÉGICO															
TETRAPLÉGICO															
DEF. VISUAL															
DEF. AUDITIVO															
DEF. MENTAL															
DEF. MÚLTIPLO															

Tabela 1: Matriz de atividades de aventura para pessoas com deficiência e ou mobilidade reduzida no município de Socorro/SP.

Fonte: Folder promocional de Turismo da Estância Hidromineral de Socorro.

Cabe ressaltar que a adaptação do município de Socorro vem sendo feita com a participação da comunidade local. Os investimentos, principalmente da rede hoteleira, não contam com orçamento da prefeitura local. Isto se deve a participação efetiva da população através da Associação Comercial e do Conselho Municipal de Turismo, que passou a ser um órgão deliberativo nas questões envolvendo o turismo na cidade, sendo formado por diversos representantes do setor turístico, tendo como objetivo principal viabilizar medidas no sentido de incrementar e desenvolver o turismo no município, buscando alternativas que o promovam como fator de desenvolvimento social, econômico e cultural da cidade. A fim de promover um debate democrático e apartidário, o presidente do Conselho é eleito pelos diversos representantes, não podendo ser indicado pelo prefeito municipal. Criou-se, ainda, mecanismos para que a maior quantidade de membros do Conselho seja da Sociedade Civil, eleitos para representar o segmento em que atua.

O município integra o projeto de Estruturação de 10 Destinos Referência em Segmentos Turísticos do Ministério do Turismo.



Figura 4 - Charrete adaptada para deficientes físicos no município de Socorro - SP.

Fonte: <http://www.intermetal.net.br/pag/acessibilidade/>



Figura 5 - Deficiente pratica Rafting adaptado no município de Socorro - SP.

Fonte: <http://www.blogcaicara.com/2010/04/saiba-como-socorro-sp-e-outras-cidades.html>

3 LEVANTAMENTO E ANÁLISE DOS RESULTADOS.

3.1 O município de Mogi das Cruzes.

Fundada no dia 1º de Setembro do ano de 1560, Mogi das Cruzes possui 451 anos, está situada em local privilegiado na Região Leste da Grande São Paulo. Constitui-se no pólo econômico e direcional da área que se estende dos limites a leste do município de São Paulo - trecho intermediário do Vale do Alto Tietê - às cabeceiras formadoras dessa região, já nas fronteiras com os domínios fisiográfico e de povoamento da área do Médio e Alto Paraíba.

São 721 quilômetros quadrados de extensão territorial. A população, segundo dados do IBGE em 2010 é de 387.241 habitantes.

O município fica no compartimento hidrográfico do Alto Tietê-Cabeceiras, aproximadamente a 50 quilômetros da nascente do Rio Tietê, no município de Salesópolis, vertente da Serra do Mar. O divisor de águas é a Serra do Itapeti, que abriga afluentes das Bacias do Paraíba do Sul e do Rio Tietê. A cidade também é cortada pelo compartimento hidrográfico pertencente à Bacia do Itapanhaú. Considerada o mais importante eixo de drenagem do Estado e do município, a Bacia do Tietê representa 70% da drenagem na Região Metropolitana da Grande São Paulo, por onde passa rumo ao Interior. A malha urbana da cidade desenvolve-se às margens de extensas áreas de várzeas, que cortam Mogi de Leste a Oeste.

Mogi das Cruzes está a menos de 50 km da capital do Estado de São Paulo e próxima a regiões econômicas importantes como o ABC Paulista, Vale do Paraíba e Baixada Santista. A cidade oferece ainda fácil acesso aos portos de Santos e São Sebastião e está próxima ao Aeroporto Internacional de Guarulhos, sendo, ainda, a cidade mais populosa da região do Alto Tietê e ocupando a 13ª posição no ranking das cidades mais populosas do Estado de São Paulo.

3.2 Políticas Públicas para a Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida

3.2.1 Os avanços em acessibilidade no município de Mogi das Cruzes.

O município de Mogi das Cruzes, assim como os demais da Região Metropolitana do Estado de São Paulo apresenta crescimento populacional elevado. De acordo com dados do IBGE, em 10 anos a população do município cresceu 17,2% , sendo que mais de 92% habitam a área urbana do município.

Os desafios do governo municipal para direcionar a administração dos equipamentos públicos são enormes, principalmente porque o crescimento populacional não está somente relacionado com o índice de natalidade. Segundo especialistas, o crescimento da população mogiana mostra uma tendência para o crescimento de habitantes idosos no município, acompanhando um fenômeno que já acontece em outros pontos do Brasil. Assim, é preciso direcionar as políticas públicas municipais para atender também as necessidades dessa parcela da população, como a acessibilidade que, além de afetar as pessoas com deficiência, interferem também na qualidade de vida dos idosos e das pessoas que se encontram em situação de mobilidade reduzida permanente ou temporariamente.

3.2.2 A criação da COPEDE – Coordenadoria da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida.

A Coordenadoria da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida foi criada na estrutura da Secretaria Municipal de Assistência Social, através da Lei Municipal 6.345/2010 de 15 de Janeiro de 2010³, originada do Projeto de Lei nº 145/2009, tendo como missão principal a promoção da inserção social e a criação de condições para melhoria da qualidade de vida da pessoa com deficiência, trabalhando para atender ao direito constitucional de ir e

³ Cria a Coordenadoria da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida no município de Mogi das Cruzes, suas unidades subordinadas, os cargos que especifica, o Fundo de Reserva dos Direitos da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida e dá outras providências.

Disponível em: <http://ged.pmmc.com.br/weblink7/PDF/udaxso45r4glri55elbbth45/1/63452010.pdf>

vir da pessoa com deficiência e ou mobilidade reduzida, através de adequação de escolas, serviços de saúde, transporte público, etc.

Antes de 2009, o Plano Diretor do Município de Mogi das Cruzes, em 2006 previa, em seu Capítulo IX uma Política Municipal de Mobilidade Urbana, que tem como princípios, entre outros:

- a) Universalizar o acesso a cidade;
- b) Garantir a universalização do acesso do cidadão ao sistema viário do Município;
- c) Promover a melhoria contínua da mobilidade urbana por meio de ações de transporte, trânsito e acessibilidade;
- d) Melhorar e tornar mais homogênea a acessibilidade no território municipal priorizando o pedestre, etc.

Ainda dentro da estrutura da COPEDE está a Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA), um órgão consultivo e deliberativo, com atribuições voltadas às legislações referentes a acessibilidade na cidade de Mogi das Cruzes. É de responsabilidade dessa comissão a coordenação de ações integradas nas diversas Secretarias Municipais para eliminação de barreiras arquitetônicas e de comunicação, assegurando a acessibilidade das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida a edificações, vias e espaços públicos, transportes, mobiliários, equipamentos urbanos e de comunicação.

3.2.3 Programas da COPEDE – Coordenadoria da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida.

Em visita ao site da Prefeitura Municipal de Mogi das Cruzes (www.mogidascruzes.sp.gov.br), é possível encontrar alguns Programas da COPEDE, tais como:

- a) **Censo Inclusão – “Quem somos e quantos somos”**: é um censo para conhecer a demanda do município, quem são as pessoas na condição de deficiente, quais as deficiências, além de dados como faixa etária, entre outros. O Censo irá oferecer a oportunidade de subsidiar e orientar a sociedade. Os dados levantados facilitarão as ações de políticas públicas e de cada deficiência específica, ainda

que localizadamente, permitindo atender pontualmente as demandas de cada tipo de deficiência na área social;

- b) **Cartão Estacionamento:** Destina-se a autorização para estacionamento nas vagas especiais sinalizadas para pessoas com deficiência, devendo ser obedecidas as demais sinalizações e disposições legais. É uma autorização gratuita regulamentada pelo Decreto 10.078/2009 para o estacionamento de veículos em via pública em áreas especiais demarcadas com o Símbolo Internacional de Acesso ⁴ para pessoas com deficiência de mobilidade obrigadas ou não a utilizar cadeiras de rodas, aparelhagem ortopédica ou prótese temporária ou permanente.



Figura 6 - Símbolo Internacional de Acesso.

Fonte: <http://www.deficientesolidario.com.br/index.php?simbolos/sinalizacao/simbolos-e-sinalizacoes.html>

- c) **Rota Inclusiva:** é um Projeto que estabeleceu, junto aos comércios da cidade, a identificação de “rotas acessíveis”, com a criação de um banco de dados sobre a acessibilidade na cidade de Mogi das Cruzes, em suas diversas dimensões, como a localização de oferta de serviços públicos e privados, trajetos de transportes públicos e barreiras arquitetônicas nas calçadas, entre outros. A Rota Inclusiva visa orientar o planejamento com acessibilidade para melhoria de passeios, trajeto para o trabalho, entre outros.

⁴A representação do símbolo internacional de acesso consiste em pictograma branco sobre fundo azul (referência Munsell 10B5/10 ou Pantone 2925 C), podendo opcionalmente ser representado em branco e preto, devendo a figura estar sempre voltada para o lado direito. Nenhuma modificação, estilização ou adição deve ser feita a este símbolo. Fonte: <http://www.deficientesolidario.com.br/index.php?simbolos/sinalizacao/simbolos-e-sinalizacoes.html>

3.2.4 Adaptação da Frota de Transporte Público.

Um dos pontos mais importantes em acessibilidade no município de Mogi das Cruzes é a sua frota do Transporte Coletivo. Antes do mandato da atual administração municipal, Mogi das Cruzes contava apenas com 2 vans para fazer o atendimento às pessoas com deficiência e ou mobilidade reduzida que faziam o atendimento em todo o município de forma previamente agendada pelo cadeirantes. Esse foi um dos avanços apresentados pelo prefeito municipal na abertura do Seminário de Acessibilidade, Diversidade e Inclusão que aconteceu no município no mês de maio deste ano.

Atualmente a cidade é uma das primeiras do país a ter 100% da frota de ônibus adaptada para o transporte de cadeirantes.

3.2.5 Avanços no município acerca da acessibilidade.

Mogi das Cruzes é referência no paradesporto nacional. A Secretaria Municipal de Esportes e Lazer vem realizando uma série de atividades para desenvolver o paradesporto no município. As ações buscam incentivar a prática de esportes por pessoas com deficiência, melhorando a qualidade de vida das pessoas nessas condições e promovendo a inclusão social.

A cidade recebeu treinamentos das seleções brasileiras masculina e feminina de basquete em cadeira de rodas, que utilizaram a cidade como local de preparação para importantes competições internacionais. Também foram promovidos na cidade competições nacionais de vôlei adaptado e futebol para amputados, com a participação de alguns dos principais paratletas brasileiros.

Mogi das Cruzes ganhará, provavelmente em 2012, seu primeiro ginásio municipal de Esportes totalmente voltado ao paradesporto. A unidade será construída por meio de uma parceria entre a Prefeitura Municipal e o Governo do Estado.



Figura 7 - Prática de basquete para cadeirantes em Mogi das Cruzes/SP.
Fonte: Prefeitura Municipal de Mogi das Cruzes

Na área da educação, dados da COPEDE indicam que 2.187 alunos matriculados na rede pública de ensino do município possuem algum tipo de deficiência, correspondendo a 2,85% do total de alunos matriculados. As novas unidades construídas estão totalmente adaptadas para a acessibilidade.

O município conta, atualmente, com 9 entidades que atendem deficientes, sendo 7 subvencionadas, ou seja, recebem contrapartida do governo municipal e 2 novas que ainda não finalizaram o processo de subvenção, portanto, ainda se mantém 100% com recursos próprios

3.2.6 Os desafios da promoção da acessibilidade no município de Mogi das Cruzes.

O primeiro desafio que deve ser enfrentado pelos gestores públicos do município de Mogi das Cruzes está em identificar as pessoas que se encontram na condição de deficiente com mobilidade reduzida. O Censo Inclusão foi criado pela COPEDE justamente para se tentar chegar aos números, porém até o momento tem baixa adesão, dificultando a elaboração de políticas públicas que possam atender às necessidades desses indivíduos.

De acordo com Rua (2009), as demandas emergem quando indivíduos ou grupos, em resposta às condições ambientais, agem para afetar o conteúdo da política pública. Por outro lado, a adequação dos municípios para a promoção da acessibilidade é uma determinação da legislação federal, cujo prazo encerrou-se em 2008.

Outro desafio da administração municipal na promoção da acessibilidade no município de Mogi das Cruzes está na maneira como serão feitas as intervenções necessárias

para alteração do quadro atual. Uma cidade com 451 anos que se desenvolveu, mas não se preparou para o crescimento. A região central, por exemplo, é praticamente inacessível às pessoas com mobilidade reduzida.

Calçadas estreitas, com barreiras arquitetônicas mostram-se inadequadas, porém uma intervenção nessa região demanda uma guerra com lojistas e comerciantes, pois alteraria o fluxo de pessoas, casando prejuízos incalculáveis.

Além disso, falta qualificação da mão-de-obra para executar os serviços. Em alguns pontos do município, um deles em frente ao prédio da prefeitura municipal, a intervenção foi feita, porém de maneira incorreta, conforme demonstrado na Figura 11 abaixo.

O ideal seria que a prefeitura oferecesse um treinamento aos servidores acerca das Normas Técnicas, especialmente a NBR 9050, que dita os parâmetros a serem utilizadas na construção de passeios acessíveis.

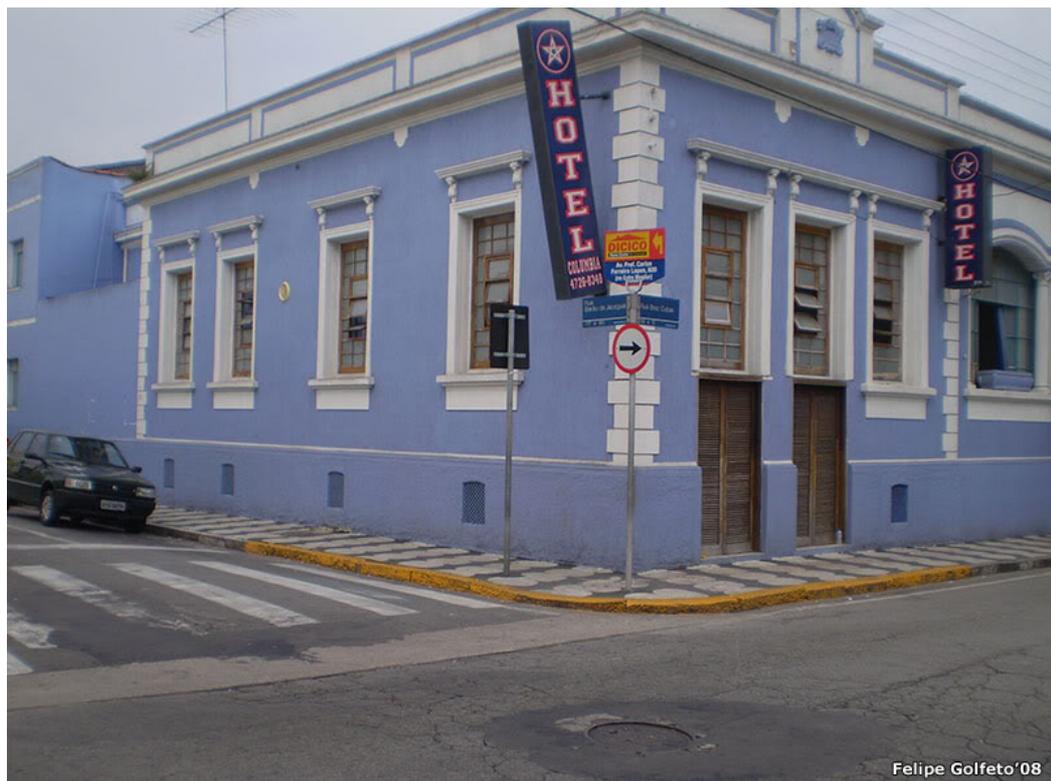


Figura 8 - Esquinas das Ruas Barão de Jaceguai e Braz Cubas, no centro de Mogi das Cruzes, percebe-se barreiras na calçada, falta de guia rebaixada e piso tátil.

Fonte: Google



Figura 9 - Esquinas das Ruas Pe. João e Flaviano de Melo, no centro de Mogi das Cruzes, percebe-se barreiras na calçada, falta de guia rebaixada e piso tátil.

Fonte: Google

As figuras acima demonstram as dificuldades a serem enfrentadas para a adequação dos passeios. Ressalta-se que os pontos indicados acima são na área central. A situação nos bairros adjacentes são idênticas ou piores, devido às características topográficas de algumas regiões do município, repleta de morros.

“Assegurar a eliminação de obstáculos arquitetônicos e a obrigação da regulamentação acerca da construção dos logradouros e dos edifícios de uso público, bem como da fabricação de veículos de transporte coletivo, é matéria de fundamental importância para as pessoas portadoras de deficiência.” (QUARESMA, 2002, p.11)

De acordo com a Fundação Prefeito Faria Lima (2008), as calçadas ou passeios devem prever uma faixa de livre circulação, livre de obstáculos e interferências, com, no mínimo, 1,50m de largura. O mínimo admissível é de 1,20m, com altura livre de 2,10m.

A legislação exige, inclusive, que se busque alternativa para a circulação de pessoas em condições de mobilidade reduzida, ainda que estejam sendo realizadas intervenções (obras e manutenção das concessionárias) durante e após a sua execução.

“As obras e os elementos de fechamento ou proteção localizados ou que avancem sobre as vias e logradouros públicos e que, de alguma forma, impeçam que o pedestre transite continuamente pelas calçadas, devem oferecer soluções alternativas, ainda que provisórias, que garantam a circulação de pessoas com deficiência com autonomia e segurança.” (FUNDAÇÃO PREFEITO FARIA LIMA, 2008, p.56)

O art. 15 do Decreto 5.296 é destinado ao planejamento dos logradouros públicos, os quais devem cumprir a NBR 9050 da ABNT que, além da faixa de livre circulação prevista nos passeios, normatiza o rebaixamento das calçadas.

A Fundação Prefeito Faria Lima (2008) versa que os rebaixamentos das calçadas devem estar localizados na direção do fluxo de pedestres, podendo ter diferentes formas de acordo com as características da calçada.



Figura 10 - Guias rebaixadas em via defronte a Prefeitura Municipal, porém com colocação de piso tátil de maneira errada.

Fonte: <http://mogiaccessivel.wordpress.com/>



Figura 11 - Instalação errada do piso tátil, no sentido contrário da faixa de pedestre.

Fonte: <http://mogiaccessivel.wordpress.com/>

Observa-se nas figuras acima que não há, ainda, uma faixa livre, em nível, com largura entre 0,80m e 1,50m conforme o modelo adotado pela NBR 9050, visando garantir a manobra e a circulação de pessoas em cadeiras de rodas.

Conforme dito anteriormente, um dos principais problemas está no centro comercial da cidade, onde há diversos imóveis tombados pelo Patrimônio Cultural. De acordo com a Fundação Prefeito Faria Lima (2008), serão admitidas, em caráter excepcional, faixas livres de circulação com menor largura que as exigidas nas normas, nos casos de adaptações de bens culturais e de regularização de áreas de assentamentos subnormais, desde que justificadas tecnicamente.

O Plano Diretor do município de Mogi das Cruzes prevê uma Política Municipal de mobilidade urbana, porém não há fiscalização da aplicação das determinações de acessibilidade. Ressalta-se que o Decreto Federal 5.296 aplica-se a todos os municípios brasileiros, ainda que não haja legislação municipal que contemple acessibilidade.

“Os municípios devem incorporar o disposto no decreto federal à sua legislação urbanística e edilícia, complementando-a sempre que surgirem situações mais abrangentes que ofereçam melhores condições de acessibilidade do que aquelas previstas no decreto, ou, ainda quando incorporem normas técnicas de acessibilidade mais atualizadas.” (FUNDAÇÃO PREFEITO FARIA LIMA, 2008, p.60)

A falta de participação da sociedade civil colabora para que as políticas públicas não aconteçam de maneira a atender às reais necessidades da população. Quando aqueles que serão realmente os beneficiados não participam de debates acerca do assunto, ou ainda, se esconde como no caso dos deficientes de Mogi das Cruzes, que sequer se dispõem a responder ao Censo criado pela administração municipal, não há o processo de negociação, fundamental para o desenvolvimento de políticas públicas.

“Uma negociação é um processo que se estabelece entre partes que possuem recursos de poder e que se mostram dispostas a realizar uma troca que possa trazer benefícios mútuos. O seu ponto-chave está nas concessões que cada uma das partes se dispõe a fazer e na premissa de que todas as partes devem obter vantagens proporcionais.” (RUA, 2009, p.79)

Deve, portanto, haver um processo de conscientização da sociedade civil, das entidades de classe e do próprio poder público, no sentido de se pensar uma cidade mais acessível, o que beneficiará a população. De acordo com BACIL (2000) uma cidade que visa promover a acessibilidade urbana eleva a auto-estima de seus moradores e favorece a sensibilidade de seus habitantes.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Apesar de o assunto Acessibilidade estar em evidência no momento atual, o reconhecimento e a conquista de direitos das pessoas com deficiência é o resultado de um processo histórico que se iniciou a partir de movimentos das pessoas nessas condições.

Prever acessibilidade nos municípios significa garantir o direito constitucional de ir e vir a todos os cidadãos indiscriminadamente. Faz parte do reconhecimento da diversidade como um dos aspectos fundamentais no desenvolvimento de políticas públicas que promovam o desenvolvimento sócio-econômico e humano e o atendimento igualitário, evitando-se ações isoladas e promovendo um desenvolvimento integrado que beneficia todas as pessoas da sociedade.

Atualmente, a legislação brasileira sobre o assunto é abrangente e moderna, porém, percebe-se que o seu cumprimento integral ainda está longe de ser atingido pela maioria dos mais de 5.000 municípios do país. Devido à vasta legislação federal acerca do assunto, pode-se afirmar que, independentemente de legislação estadual ou municipal, a inclusão social, no que diz respeito à acessibilidade física nas cidades brasileiras, está amplamente garantida por lei. Dessa forma, as políticas públicas municipais devem observar a temática da acessibilidade para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, sob pena de não cumprimento da legislação federal, buscando tornar acessível o que foi construído sem observar as necessidades das pessoas nessas condições.

É nítido que algumas cidades brasileiras movimentam-se no sentido de assumir a responsabilidade em tornar a acessibilidade uma realidade, porém, percebe-se que a própria sociedade não participa desse momento, reivindicando tão somente o cumprimento da legislação por parte dos poderes públicos.

No caso específico de Mogi das Cruzes, a acessibilidade está prevista no Plano Diretor, porém o município deve promover a qualificação dos técnicos responsáveis pelo planejamento urbano da cidade para atender às especificações determinadas pela legislação de maneira eficiente, evitando, assim o desperdício de dinheiro público. Mogi das Cruzes atualmente é uma cidade inacessível em diversos aspectos, iniciando-se pela acessibilidade ao próprio prédio da prefeitura local, onde o acesso às secretarias municipais dispostas nos três andares existentes dá-se apenas através das escadas existentes, não havendo rampas de acesso ou elevadores. Considera-se, ainda, o fato de que muitos imóveis localizados na região

central estão tombados pelo Patrimônio Histórico não podendo, portanto, sofrer grandes alterações e ou modificações.

Alguns avanços podem ser notados, mas a cidade tem ainda como principal desafio a transformação da região central num ambiente acessível. Deve-se levar em conta a idade do município que tem mais de 450 anos e foi crescendo de forma acelerada, sem Planejamento adequado.

Nesse sentido, sugere-se um trabalho de conscientização, com a participação da sociedade civil e dos diversos segmentos, tais como a Associação Comercial e Organizações Sociais, no sentido de buscar parcerias com a iniciativa privada no planejamento e execução das obras necessárias ao cumprimento da legislação.

Este trabalho mostra que, apesar do forte movimento para o reconhecimento dos direitos das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, o mesmo não ocorre na tarefa de se fazer com que a legislação seja cumprida. Notou-se uma acomodação por parte da maioria dos cidadãos nessas condições, o que colabora para que o assunto fique de fora das prioridades na formação de políticas públicas, ainda que seja uma exigência legal.

Os objetivos iniciais deste trabalho foram atingidos, porém, sugere-se para estudos futuros os seguintes temas: O papel do Ministério Público diante do não cumprimento pelos municípios da Lei 5.296/2004 e Cidade Acessível é possível: um estudo de caso do município de Socorro/SP. A cidade de Socorro foi a escolhida devido ao excelente trabalho realizado, principalmente na função social de transformar o município num ambiente acessível, garantindo o direito de ir e vir dos cidadãos, independentemente de suas características físicas.

5 REFERÊNCIAS

AMIRALIAN, Maria L.T.; PINTO, Maria I.G. Ghirardi, LICHTIG, Ida; MASINI, Elcie F.S.; PASQUALIN, Luiz. **CONCEITUANDO DEFICIÊNCIA**. Revista de Saúde Pública, 34 (1). USP. 2000, em <http://www.scielo.br/pdf/rsp/v34n1/1388.pdf> acessado em 20 de Agosto de 2011.

BACIL, Maristela Kosak; WATZLAWICK, Luciano Farinha. **ANÁLISE DA ACESSIBILIDADE DE PESSOAS COM MOBILIDADE REDUZIDA NO PARQUE AQUÁTICO, IRATI-PR**, Revista Eletrônica Lato Sensu – Ano 2, nº1, julho de 2007, em http://web03.unicentro.br/especializacao/Revista_Pos/P%C3%A1ginas/2%20Edi%C3%A7%C3%A3o/Engenharia/PDF/3-Ed2_EN-Analise.pdf acessado em 22 de Agosto de 2011.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Brasil Acessível: caderno 2: construindo a cidade acessível**. Brasília, 2006.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Brasil Acessível: caderno 3: Implementação do Decreto 5.296/04 para a construção da cidade acessível**. Brasília, 2006.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Brasil Acessível: caderno 4: Implementação de Políticas Municipais de Acessibilidade**. Brasília, 2006.

DURAN, Marília Claret Geraes. **Acessibilidade, um tema em destaque**. Resenha do livro: ORNSTEIN, Sheila Walbe; ALMEIDA PRADO, Adriana Romeiro de; LOPES, Maria Elisabete (orgs.). **Desenho universal: caminhos da acessibilidade no Brasil**. - São Paulo: Annablume, 2010.(306p.), em <https://www.metodista.br/revistas/revistas-ims/index.php/ML/article/viewFile/1907/1911> acessado em 28 de Agosto de 2011.

FUNDAÇÃO PREFEITO FARIA LIMA – CEPAM. Coordenadoria de Gestão de Políticas Públicas – Cogep. **Acessibilidade nos Municípios: como aplicar o decreto 5.296/04**. São Paulo, 2008. 208p., disponível em http://www.cepam.sp.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=38&Itemid=22 acessado em 02 de Setembro de 2011.

LANNA JUNIOR, Mário Cléber Martins, compilador, **HISTÓRIA DO MOVIMENTO POLÍTICO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO BRASIL**; Brasília: Secretaria de Direitos Humanos. Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência, 2010. Em <http://www.direitoshumanos.gov.br/pessoas-com-deficiencia-1/publicacoes> acessado em 19/09/2011.

QUARESMA, Regina. **COMENTÁRIOS À LEGISLAÇÃO CONSTITUCIONAL APLICÁVEL ÀS PESSOAS PORTADORAS DE DEFICIÊNCIA**, Revista Diálogo Jurídico, nº 14 – Junho/Agosto de 2002. Salvador, Bahia. Em

http://direitopublico.com.br/pdf_14/DIALOGO-JURIDICO-14-JUNHO-AGOSTO-2002-REGINA-QUARESMA.pdf acessado em 28 de Agosto de 2011.

RUA, Maria das Graças. **Políticas públicas**/ Maria das Graças Rua. – Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração/ UFSC; [Brasília]: CAPES:UAB, 2009.

TEIXEIRA, Maria Codo Andrade. **Políticas públicas para pessoas com deficiência no Brasil**/ Dissertação: FGV. Escola de Administração de Empresas de São Paulo, 2010. Em <http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/4778/61080100037.pdf?sequence=1> acessado em 11 de Agosto de 2011.