

**CENTRO UNIVERSITÁRIO METROPOLITANO DE SÃO PAULO
CURSO ADMINISTRAÇÃO DE EMPRESAS**

**ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE URBANO: DAS LEIS A
INCLUSÃO SOCIAL**

**VIVIAN RIBEIRO GRILLO
WESLEY PINHEIRO FREITAS
GABRIELLE ARO PASSOS
LUCIANE AMORIM**

**Guarulhos
Novembro de 2011**

**VIVIAN RIBEIRO GRILLO
WESLEY PINHEIRO FREITAS
GABRIELLE ARO PASSOS
LUCIANE AMORIM**

**ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE URBANO: DAS LEIS A
INCLUSÃO SOCIAL**

**Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
como exigência para obtenção do grau de
Bacharel em Administração de Empresas do
curso de Administração do Centro Universitário
Metropolitano de São Paulo.**

Orientador: Prof. Paulo Jose Lopes Folgual

**CENTRO UNIVERSITÁRIO METROPOLITANO DE SÃO PAULO
GUARULHOS – 2011**

**VIVIAN RIBEIRO GRILLO
WESLEY PINHEIRO FREITAS
GABRIELLE ARO PASSOS
LUCIANE AMORIM**

**ACESSIBILIDADE NO TRANSPORTE URBANO: DAS LEIS A
INCLUSÃO SOCIAL**

Guarulhos, _____ / _____ de 2011

Nota _____, _____ (_____)

**Prof. Paulo Jose Lopes Folgual – Orientador
Centro Universitário Metropolitano de São Paulo**

DEDICATÓRIA

*A Deus e nossos pais, pois sem os quais nada
teria sido possível.*

AGRADECIMENTOS

Agradecemos a todos que contribuíram de alguma forma para a realização deste trabalho e todos que fazem parte deste conteúdo.

EPÍGRAFE

Não existe, na face da terra um ser que não seja deficiente, somos todos deficientes em alguma coisa. Sou deficiente físico e ando cambaleando. Existem pessoas que não possuem deficiência física, mas são deficientes no coração. Às vezes, uma grosseria derruba uma pessoa e um sorriso de uma criança, levanta um doente em uma cama de hospital. (Edilson Cardoso)

RESUMO

Este trabalho buscará identificar as condições de acessibilidade existentes no transporte coletivo. A legislação brasileira federal sobre acessibilidade é vasta, abrangente e moderna, mas para chegar a esse patamar foi necessário muito trabalho, estudo e troca de experiências. Acessibilidade não se resume apenas a um conjunto de soluções para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, hoje é entendida como a forma de projetar para todos, não importando quais as características das pessoas. O que se espera é uma mudança cultural para que o país seja tão avançado em termos práticos quanto é no que diz respeito à suas referências legais e normativas na temática do acesso universal.

Palavras-chave: acessibilidade, mobilidade reduzida, transporte urbano, deficiência.

ABSTRACT

This study will identify the conditions existing accessibility in public transport. The Brazilian federal law on accessibility is vast, comprehensive and modern, but to reach this level was a lot of work, study and exchange experiences. Accessibility is not just a set of solutions for people with disabilities or limited mobility, is now understood as a way of designing for everyone, no matter what the characteristics of people. What is expected is a cultural change for the country is as advanced as it is in practical terms with regard to their legal and regulatory references on the theme of universal access.

Keywords: accessibility, mobility, urban transport, disability.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
CAPÍTULO I	11
1. ACESSIBILIDADE	11
1.1 Definição acessibilidade	12
1.2 Acessibilidade: impedimento e equiparação de oportunidade.....	12
1.2.1 Pessoas com restrição de mobilidade e deficiência	15
1.3 Princípios e conceitos de acessibilidade	15
1.4 Conceitos e definições de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida	16
1.4.1 Deficiência	17
1.4.2 Pessoa com deficiência	17
1.4.2.1 Deficiência visual	17
1.4.2.2 Deficiência física.....	17
1.4.2.3 Deficiência auditiva.....	18
1.4.2.4 Deficiência mental.....	18
1.4.2.5 Deficiência múltipla	18
1.5 Histórico da acessibilidade	18
1.5.1 Histórico da acessibilidade no Brasil.....	20
1.5.2 Tratamento aos deficientes físicos ao longo da História	20
1.5.2.1 Antiguidade	21
1.5.2.2 Idade Média.....	21
1.5.2.3 Século XVI.....	21
1.5.2.4 Século XVII.....	22
1.5.2.5 Século XX	22
CAPÍTULO II.....	23
2. LEGISLAÇÕES VIGENTES	23
2.1 Programa de ação mundial para pessoas com deficiência	23
2.1.1 Prevenção.....	24
2.1.2 Reabilitação	24
2.1.3 Igualdade de oportunidades	25
2.2 Programa nacional de acessibilidade	26
2.2.1 Principais ações do Programa Nacional de Acessibilidade	27
2.3 Política de mobilidade urbana	27
2.3.1 Constituição de 1988	28
2.3.2 Lei nº 7.853.....	28
2.3.2.1 Competências da CORDE.....	29
2.3.3 Decreto nº 3.298/99	30
2.3.4 Lei nº 10.048.....	30
2.3.5 Lei nº 10.098.....	31
2.3.6 Decreto nº 5.296/04	32
2.3.7 Lei nº 11.126/05.....	33
2.4 Desenho universal.....	33
2.4.1 Evolução do Desenho Universal.....	34
2.4.1.1 Década de 1950	34
2.4.1.2 Década de 1960	35
2.4.1.3 Década de 1970	35

2.4.1.4 Década de 1980	35
2.4.1.5 Década de 1990	35
2.4.2 Princípios do Desenho Universal.....	36
2.4.2.1 Uso equitativo	36
2.4.2.2 Uso flexível	36
2.4.2.3 Uso simples e intuitivo.....	37
2.4.2.4 Informação de fácil percepção	37
2.4.2.5 Tolerância ao erro.....	38
2.4.2.6 Baixa esforço físico.....	38
2.4.2.7 Dimensão e espaço para aproximação e uso	38
CAPÍTULO III	40
3. O PROGRAMA BRASIL ACESSÍVEL.....	40
3.1 O programa brasileiro de acessibilidade urbana: Brasil Acessível	
3.1.1 Ações previstas	43
3.1.2 Instrumentos	43
3.2 A evolução do atendimento às pessoas com deficiência	44
3.2.1 Segregação Social (Final do século XIX até a década de 1940)	44
3.2.2 Reabilitação e integração social (Décadas de 1950 a 1980).....	44
3.2.3 Inclusão social (Década de 1990 e início do século XXI).....	45
3.3 Acessibilidade no sistema de transporte público	45
3.4 SEMOB.....	46
3.5 O decreto federal e seu impacto na política de mobilidade urbana	47
CAPÍTULO IV.....	48
4. TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.....	48
4.1 Transporte público urbano em Guarulhos	48
4.2 Condições do transporte urbano em Guarulhos.....	49
4.3 Empresa de Ônibus Guarulhos S/A	50
4.3.1 Estudo de caso com a Empresa de Ônibus Guarulhos.....	51
4.4 Opinião dos portadores de necessidades especiais	52
CONCLUSÃO.....	53
BIBLIOGRAFIA	55

INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo analisar a acessibilidade no transporte urbano, e sugerir soluções que possibilitem maior acesso aos portadores de deficiência. Pode-se entender acessibilidade como o processo de obter igualdade de oportunidades e a participação plena em todas as localidades da sociedade e no desenvolvimento social e econômico do país, pelas pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

A abordagem do tema será feita no transporte urbano coletivo de Guarulhos, demonstraremos seus pontos fortes e fracos no aspecto de acessibilidade no transporte urbano. Se ocorrer respeito á lei da acessibilidade, haverá uma redução nas dificuldades das pessoas deficientes ou com mobilidade reduzida no transporte urbano. Senão as dificuldades de acesso das pessoas portadoras de necessidades especiais no transporte urbano podem constituir inviabilidade para inclusão social bem como impedimento a freqüência em lugares públicos. Há uma parcela significativa da população que pode ser classificada como portadora de necessidades especiais: pessoas com limitações motoras totais ou parciais, limitações visuais, da fala, auditivas, obesos, gestantes, idosos, entre outros. E assim implementar no transporte urbano meios de acesso significa incluir tais pessoas na sociedade como um todo.

No primeiro capítulo foram feitos entendimentos sobre o que é acessibilidade, e conceitos que proporcionam clareza nos impedimentos dos portadores de deficiência, como um ambiente acessível não impedirá o acesso dos deficientes; também mostrar a história da acessibilidade que surgiu na década de 50, para reintegração dos adultos na comunidade, e na historia dos deficientes, que eram mortos recém nascidos se tivessem alguma anomalia aparente. Em todas as idades da história os deficientes eram vistos de modo diferentes, bruxos, monstros, criaturas de Deus.

No segundo capítulo é apresentada a Legislação que vigora a favor da acessibilidade, com programas de apóio como a Ação Mundial Para Pessoas Com Deficiência, que luta pela oportunidade de igualdade á toda população. Na Constituição de 1988 foi onde passou a existir o direito das pessoas com deficiência, desde então as leis foram se fortalecendo; CORDE que é um órgão junto á Secretaria de Justiça e da Cidadania busca a inclusão de pessoas portadoras de deficiência em toda a sociedade, assumindo um enorme papel para essas pessoas que precisam tanto de apoio. O Desenho Universal para projetar espaços que todos possam entender, e unificando a cidade para ser acessível a qualquer pessoa.

O terceiro capítulo aborda programas que incentivam a acessibilidade, mostrando ações e instrumentos necessários para que o País avance de forma consistente na implementação de uma política de Estado para as pessoas deficientes, como é possível se adaptar para garantir o direito de ir e vir dos portadores de deficiência, e integrar os deficientes em quaisquer atividades, inclusive em sua locomoção, mostrando para a população sua capacidade.

No quarto capítulo é apresentado o transporte público urbano como direito de cidadãos de poder se deslocar, sendo um serviço essencial nas cidades, desenvolvendo papel social e econômico de grande importância, pois democratiza a mobilidade, na medida em que facilita a locomoção das pessoas.

CAPÍTULO I

1. ACESSIBILIDADE

A acessibilidade consiste na facilidade de acesso e de uso de ambientes, produtos e serviços por qualquer pessoa e em diferentes contextos, fornecer condição para utilização, com segurança e autonomia (total ou assistida), dos espaços mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Não significa apenas permitir que pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida participem de atividades que incluem o uso de produtos, serviços e informação, mas a inclusão e extensão do uso destes por todas as parcelas presentes em uma determinada população é tornar as coisas acessíveis para qualquer pessoa com algum tipo de limitação temporária ou permanente. Para uma pessoa incapacitada, a acessibilidade significa que um local é organizado de modo que possa nele penetrar e circular sem obstáculos, que as instalações, os equipamentos e os meios de comunicação sejam concebidos para permitir seu uso, com ou sem adaptação, por uma pessoa com limitações motoras, sensoriais ou cognitivas.

As barreiras de acessibilidade são definidas como qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimentação, a circulação com segurança e a possibilidade de as pessoas se locomoverem. Essa acessibilidade apóia-se sobre o desenvolvimento e a adoção de normas e sua eficácia depende também do momento de implementação.

“Acessibilidade e inclusão, como um paradigma de sociedade, é o processo pelo qual os sistemas sociais comuns são tornados adequados para toda a diversidade humana - composta por etnia, raça, língua, nacionalidade, gênero, orientação sexual, deficiência e outros atributos - com a participação das próprias pessoas na formulação e execução dessas adequações. (RIBEIRO, 2009:72)”

1.1 DEFINIÇÃO ACESSIBILIDADE

De maneira simples, a definição dada pelo dicionário Novo Aurélio, para a palavra acessibilidade é apresentada a seguir:

- Acessibilidade
 - Substantivo feminino
 - Qualidade de acessível;
 - Facilidade na aproximação, no trato ou na obtenção.
- Acessível
 - Adjetivo de dois gêneros
 - A que se pode chegar; de acesso fácil;
 - Que se pode alcançar, obter ou possuir;
 - Inteligível, compreensível;
 - Tratável, comunicativo;
 - Módico, moderado, razoável.

1.2 ACESSIBILIDADE: IMPEDIMENTO E EQUIPARAÇÃO DE OPORTUNIDADE

Para melhor entender a acessibilidade é importante observar conceitos como impedimento e equiparação de oportunidades, definidos no Programa de Ação Mundial para Pessoas com Deficiência da ONU (Organização das Nações Unidas), e o Brasil signatário, que contextualizam a sua importância e valor.

A finalidade do Programa de Ação Mundial referente às Pessoas Deficientes é promover medidas eficazes para a prevenção da deficiência e para a reabilitação e a realização dos objetivos de "igualdade" e "participação plena" das pessoas deficientes na vida social e no desenvolvimento. Isto significa oportunidades iguais à toda a população e uma participação equitativa na melhoria das condições de vida resultante do desenvolvimento social e econômico. Estes princípios devem ser aplicados com o mesmo alcance e a mesma urgência em todos os países, independentemente do seu nível de desenvolvimento.

Impedimento: situação desvantajosa para um determinado indivíduo, em consequência de uma incapacidade, que limita ou impede o desempenho de um papel que é normal em seu

caso, em função de idade, sexo e fatores sociais e culturais. O impedimento está em função da relação entre as pessoas incapacitadas e seu ambiente.

Equiparação de oportunidades: é o processo mediante o qual o sistema geral da sociedade – como o meio físico e cultural, moradia e transporte, serviços sociais e de saúde, oportunidades de educação e de trabalho, vida cultural e social, inclusive instalações desportivas e de lazer – se torna acessível a todos.

Portanto, o impedimento não está no sujeito, mas na relação com o ambiente, assim um ambiente acessível não terá barreiras arquitetônicas para o devido acesso. Ambientes com barreiras intimidam as pessoas, inibem a expressão das habilidades e oferecem poucas oportunidades para o desenvolvimento de seus potenciais. Nesses ambientes, o indivíduo defronta-se com inúmeras dificuldades para se relacionar. Mas, há também os ambientes que desafiam, permitindo ao usuário desenvolver habilidades físicas e psicossociais, ou seja, possibilitam a adaptação a diferentes circunstâncias, permitindo-lhe assumir um papel social ativo, promovendo sua autonomia e independência.

Segundo Prado (2001, p. 48), “a conquista da autonomia e da independência é uma das características da cidadania e parte desse processo tem relação direta com o bem-estar do indivíduo no meio em que ele vive”.

Entende-se autonomia como a capacidade do indivíduo de desfrutar dos espaços e elementos espontaneamente, de acordo com sua vontade e independência como a capacidade de usufruir os ambientes, sem precisar de ajuda.

As barreiras à autonomia e independência são percebidas imediatamente pelas pessoas que tem alguma dificuldade motora, visual, auditiva ou cognitiva, ainda que temporariamente. Isto porque essas dificuldades interferem no nível de conforto considerado suportável para a maioria das pessoas, podendo apenas exigir um esforço maior, como subir uma escada sem corrimão ou orientar-se em um espaço não sinalizado.

O perfil da sociedade brasileira atual deixou de ser predominantemente de jovens. O crescimento da população de idosos e da expectativa de vida está transformando o padrão de normalidade percebido até então quanto aos níveis de conforto, que estão sendo revistos para proporcionar o acesso e o usufruto de bens e serviços a um número cada vez maior de pessoas.

Acidentes de trânsito geram mais de 100 mil pessoas com deficiência/ano, a maioria jovens, tendo assim um maior tempo de vida com deficiência, mais pobreza urbana, falta de acesso à saúde e saneamento, fome e desnutrição, necessitando maior exigência de recursos para as políticas públicas.

O objetivo da acessibilidade é proporcionar a todos um ganho de autonomia e mobilidade, principalmente àquelas pessoas que têm sua capacidade de locomoção reduzida ou dificuldade de comunicação, para que possam usufruir dos espaços e das relações sociais com maior segurança, confiança e comodidade. A melhor política de acessibilidade é a prevenção através de um planejamento mais solidário da produção do espaço da cidade.

A garantia de acessibilidade é tarefa de vários profissionais e neste contexto destaca-se o papel gestor, do arquiteto e do urbanista, de incluir a pessoas na edificação e nos ambientes em que vive, garantindo condições ambientais á qualquer indivíduo, inclusive aquele com perdas funcionais, possam se adaptar a elas.

Em nossa sociedade há uma enorme diferenciação entre as pessoas, é constituída por homens e mulheres, com tamanhos e pesos variados, por crianças e idosos, por pessoas que caminham com os seus pés ou que necessitam de muletas, bengalas e cadeiras de rodas, por indivíduos que têm baixa visão ou são cegos, ou surdos, e também aqueles que tem grande dificuldade de compreensão.

Um ambiente com acessibilidade atenderá, diferentemente, à variedade de necessidade dos usuários, possibilitando uma maior autonomia e independência.

É imprescindível que qualquer objeto ou espaço construído seja concebido de acordo com o conceito de desenho universal, para se alcançar uma completa acessibilidade às edificações, ao meio urbano, aos transportes, garantindo uma sociedade inclusiva.

Ornstein *apud* Prado (2001:27), considera como elemento norteador o aperfeiçoamento constante das condições de utilização e circulação das pessoas pelos espaços da cidade em que vivem.

A integração nos induz a acreditar que podemos escolher quais seres humanos têm direito a estar nas escolas, nos parques de diversões, nas igrejas, nos ambientes de trabalho, em todos os lugares. Num contexto integrativo, o máximo feito pela sociedade para colaborar com as pessoas com deficiência neste processo de inserção seriam pequenos ajustes como adaptar uma calçada, um banheiro ou até receber uma criança com deficiência mental na sala de aula, mas só se ela pudesse “acompanhar a turma”. Como raramente crianças com deficiência mental podem ter o mesmo ritmo de aprendizagem dos alunos sem deficiência mental, era certo que em breve, no máximo em dois ou três anos, aquele aluno seria sumariamente devolvido para a família.

A inclusão, ao contrário, nos aponta para um novo caminho. Nele, nossas decisões são guiadas pela certeza de que o direito de escolher seres humanos é filosoficamente ilegítimo, além de ser anticonstitucional. Uma sociedade inclusiva tem compromisso com as minorias e

não apenas com as pessoas com deficiência, tem compromisso com elas e com sua diversidade e se auto-exige transformações intrínsecas. É um movimento com características políticas. Como filosofia, incluir é a crença de que todos têm direito de participar ativamente da sociedade. Como ideologia, a inclusão vem para quebrar barreiras cristalizadas em torno de grupos estigmatizados. A inclusão é para todos porque somos diferentes.

1.2.1 Pessoas com restrição de mobilidade e deficiência

É fácil constatar que, em função da idade, estado de saúde, estatura e outras condições, várias pessoas tem necessidades para receber informações, chegar até os terminais e pontos de parada, entrar nos veículos e realizar seu deslocamento. São essas pessoas que consideramos Pessoas com Restrição de Mobilidade.

O censo do IBGE (2010) apresentou como resultado que 25 milhões de pessoas possuem algum tipo de deficiência no Brasil. É importante salientar que estes números referem-se ao total das deficiências, não considerando as pessoas com restrição de mobilidade, conforme definido acima.

As deficiências podem ser divididas em cinco grandes grupos que são: deficiência física, mental, sensorial, orgânica e múltipla. Na deficiência sensorial está a limitação relacionada à visão, audição e fala e a deficiência múltipla quando há presença de dois ou mais tipos de deficiências associadas.

Em 2010 o Brasil possuía 20 milhões de idosos, o que representa aproximadamente 11,16% da população total. Com a melhora nas condições de vida e tratamentos de saúde, a tendência é que daqui a 20 anos o número de pessoas acima dos 60 supere o de jovens de até 15 anos.

1.3 PRINCÍPIOS E CONCEITOS DE ACESSIBILIDADE

Acessibilidade é uma palavra bastante comum hoje em dia para tratar do acesso de pessoas com deficiência aos meios de transportes, serviços públicos e ambientes físicos.

O conceito de acessibilidade deve ser incorporado aos conteúdos programáticos ou curriculares de todos os cursos formais e não-formais existentes no Brasil, pois não se restringe apenas ao espaço físico, e sim a dimensão arquitetônica. Esse conceito pode ser dividido em seis dimensões: arquitetônica, comunicacional, metodologia, instrumental,

programática e atitudinal, sendo que todas são dimensões importantes, pois se faltar uma irá comprometer as demais.

Para a sociedade, a idéia de acessibilidade fica associada ao usuário de cadeira de rodas, mas acessibilidade não é somente adaptar o meio-fio colocando rampas ou baixando-as e sim promover uma maior igualdade de oportunidades.

De acordo com o decreto federal nº 5.296/ 2004, pessoa com deficiência é aquela que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade e se enquadra nas seguintes categorias de deficiência: física, mental, sensorial, orgânica e múltipla. O mesmo decreto define ainda que pessoa com restrição de mobilidade é aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa com deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção. Trata-se de pessoas idosas, gestantes, lactantes, convalescentes cirúrgicos, pessoas com criança de colo, obesas, dentre outras.

“O conceito foi sendo ampliado e generalizado, com o tempo, para qualquer tipo de barreira e até para pessoas sem deficiências, ou mesmo apenas com algum limite temporário, como o de calçadas esburacadas, perigosas para mulheres grávidas que, de imediato, não podem enxergar os pés. Uma grávida não é uma pessoa reconhecida com deficiência, mas pode encontrar inacessibilidade comum à pessoas com deficiência. Assim, o conceito de acessibilidade evolui para algo mais amplo, cujo significado prático, antes de qualquer coisa, é a qualidade ou falta de qualidade de vida para uma gama de pessoas muito maior que a original.” (RAMOS, 2005:15).

1.4 CONCEITOS E DEFINIÇÕES DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA OU MOBILIDADE REDUZIDA

Pior do que falta de informação é a disseminação de informações equivocadas. Portanto é importante que todos os gestores públicos, profissionais e a sociedade em geral conheçam as definições corretas e os conceitos adotados pela legislação e normas técnicas de referência sobre as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e as ferramentas utilizadas para o processo de inclusão econômica e social desses cidadãos.

1.4.1 Deficiência

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.

1.4.2 Pessoa com deficiência

Aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio de utilizá-lo. Entende-se por pessoa com mobilidade reduzida, a pessoa com deficiência, idosa, obesa, gestante entre outros.

Aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa, portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.

A que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade e se enquadra nas seguintes categorias:

1.4.2.1 Deficiência visual

Cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60°; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores.

1.4.2.2 Deficiência física

Alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral,

nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções.

1.4.2.3 Deficiência auditiva

Perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz.

1.4.2.4 Deficiência mental

Funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como:

1. Comunicação;
2. Cuidado pessoal;
3. Habilidades sociais;
4. Utilização dos recursos da comunidade;
5. Saúde e segurança;
6. Habilidades acadêmicas;
7. Lazer;
8. Trabalho.

1.4.2.5 Deficiência múltipla

Deficiência múltipla é a associação de duas ou mais deficiências.

1.5 HISTÓRICO DA ACESSIBILIDADE

A origem do termo acessibilidade para designar a condição de acesso das pessoas com deficiência surgiu nos serviços de reabilitação física e profissional, no final da década de 40.

Na década de 50, com a prática da reintegração de adultos reabilitados, que acontecia na própria família, no mercado de trabalho e na comunidade em geral, profissionais de

reabilitação verificaram que essa prática era dificultada e até impedida pela existência de barreiras arquitetônicas nos espaços urbanos, nos edifícios e residências e nos meios de transporte coletivo. Surgiu assim a fase da integração, durando aproximadamente 40 anos até ser substituída pouco a pouco pela fase da inclusão.

Nos anos 60, algumas universidades americanas iniciaram as primeiras experiências de eliminação de barreiras arquitetônicas existentes em seus ambientes: áreas externas, estacionamentos, salas de aula, laboratórios, bibliotecas, lanchonetes, etc.

Em meados de 70, graças ao surgimento do primeiro centro de vida independente do mundo (que aconteceu na cidade de Berkeley, Califórnia, EUA), aumentaram a preocupação, os debates sobre a eliminação de barreiras arquitetônicas, bem como a operacionalização das soluções idealizadas.

Impulsionado pela pressão do ano internacional das pessoas deficientes (1981), na década de 80, os portadores de deficiência desenvolveram verdadeiras campanhas em âmbito nacional para alertar a sociedade a respeito das barreiras que enfrentam e exigir não apenas a eliminação delas, através de desenho adaptável, como também a não-inserção de barreiras já nos projetos arquitetônicos, com desenho acessível.

Pelo desenho adaptável, a preocupação é no sentido de adaptar os ambientes obstrutivos. Já pelo desenho acessível, a preocupação está em exigir que os arquitetos, engenheiros, urbanistas e desenhistas industriais não utilizem em seus projetos elementos obstrutivos. Tanto no desenho adaptável como no acessível, o beneficiado específico será a pessoa com deficiência. Na segunda metade da década de 80, surgiu o conceito de inclusão contrapondo-se ao de integração.

Na década de 90, começou a ficar cada vez mais claro que a acessibilidade deveria seguir o paradigma do desenho universal, segundo o qual os ambientes, os meios de transportes e os utensílios fossem projetados para todos e, portanto, não apenas para pessoas com deficiência. E, com o advento da fase da inclusão, hoje entendemos que a acessibilidade não é apenas arquitetônica, pois existem barreiras de vários tipos também em outros contextos que não o do ambiente arquitetônico.

“A consideração do termo acessibilidade não poderá ser ditada por meras razões da sociedade, mas, sobretudo, por uma concepção de sociedade realmente, onde todos deverão participar com direito de igualdade, e de acordo com as suas características próprias.” (CONDORCET, 2006:35).

1.5.1 Histórico da acessibilidade no Brasil

O termo acessibilidade foi abordado no Brasil inicialmente na Emenda Constitucional nº 12, de 17 de outubro de 1978, sendo considerado apenas o acesso aos edifícios e logradouros no Estado Brasileiro. Em 1988 com a promulgação da Constituição de 1988 passou a ser discutida efetivamente. A Carta Magna em seu artigo 5º garante o direito de ir e vir, e estabelece que: “XV – é livre a locomoção no território nacional em tempos de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens” e no artigo “§ 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.”.

Em 2000, o assunto foi regulamentado pelas Leis Federais nº 10.048 e 10.098, que apresentaram uma visão mais ampla sobre o tema.

A acessibilidade, que é conceituada pela Lei 10.098, de 19 de dezembro de 2000 como sendo a possibilidade e condição de alcance para a utilização, como segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, refere-se a dois aspectos, que embora tenham características distintas, estão sujeitos a problemas semelhantes, no que diz respeito à existência de barreiras que são interpostas às pessoas com necessidades especiais: o espaço físico e o espaço digital.

A Lei no 10.098, de 19 de dezembro de 2000, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

1.5.2 Tratamento aos deficientes físicos ao longo da História

"Matam-se cães quando estão com raiva; exterminam-se touros bravios; cortam-se as cabeças das ovelhas enfermas para que as demais não sejam contaminadas; matamos os fetos e os recém-nascidos monstruosos; se nascerem defeituosos e monstruosos afogamo-los, não devido ao ódio, mas à razão, para distinguirmos as coisas inúteis das saudáveis. (SÊNECA, Apud SILVA, 1986:129)".

1.5.2.1 Antiguidade

Pouco se dispõe de registros de como se caracterizava a relação sociedade e deficiência na vida cotidiana em Roma e Grécia na Antiguidade. Porém, pode-se encontrar na bíblia e na literatura da época passagens que permitem concluir sobre sua natureza e procedimentos.

A pessoa diferente, com limitações funcionais e com necessidades diferenciadas era abandonada ao relento, era exterminada ou vivia à margem da sociedade. Alguns eram aproveitados como fonte de diversão, como bobos da corte e, muitas crianças deformadas eram jogadas nos esgotos. Em passagens da Bíblia, vemos que tanto o cego quanto o manco e o leproso eram referenciados, em sua maioria, como pedintes ou rejeitados pela comunidade, porque se pensava que eram amaldiçoados pelos Deuses, ou porque tinham medo de contrair doenças.

1.5.2.2 Idade Média

Na Idade Média, as pessoas mentalmente afetadas e/ou defeituosas não eram mais exterminadas da sociedade, pois eram tidas como criaturas de Deus. Muitas eram abrigadas nas igrejas ou, da mesma forma que na Antiguidade, serviam de material de exposição, como bobos da corte. Porém, consta em documentos papais que, quando lhe fugia a razão, o deficiente mental era tido como um ser diabólico, passando a ser perseguido, torturado e exterminado.

1.5.2.3 Século XVI

No século XVI, começaram a surgir novas idéias referentes à natureza orgânica da deficiência, produto de causas naturais. Assim compreendida, passou a ser tratada por meio da alquimia, da astrologia e da magia, métodos da Medicina iniciante da presente época.

1.5.2.4 Século XVII

No século XVII ocorreram vários avanços na Medicina, fortalecendo a tese da organicidade, ampliando-se a compreensão da deficiência como processo natural. A partir daí, conventos e asilos, seguidos pelos hospitais psiquiátricos, constituíram-se locais de confinamento para as pessoas com deficiência. Estas instituições eram, e muitas vezes ainda o são, pouco mais do que prisões.

1.5.2.5 Século XX

Foi somente no século XX, que a pessoa com deficiência foi considerada como cidadã com direitos e deveres na sociedade, baseada na ideologia da normalização, que defendia a necessidade de inserir a pessoa com necessidades educacionais especiais na sociedade, com o objetivo de ajudá-la a adquirir as condições da vida cotidiana, aproximando-se do nível “normal”, ou seja, tinha caráter assistencialista e caritativo.

CAPÍTULO II

2. LEGISLAÇÕES VIGENTES

Ao longo da história da civilização humana, a pessoa portadora de deficiência sofreu preconceito devido à sua condição, sendo excluída do convívio social, abandonada e recebendo todo tipo de discriminação.

Essa situação de discriminação começou a mudar mediante a atuação da Organização das Nações Unidas – ONU, que promoveu gradualmente a alteração dos paradigmas de tratamento dispensado aos deficientes. Com isso o Brasil iniciou a identificação dos direitos das pessoas portadoras de deficiência através de sua Constituição e conseqüentemente o estabelecimento de normas e leis.

2.1 PROGRAMA DE AÇÃO MUNDIAL PARA AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

Em virtude de deficiências físicas, mentais e sensoriais, há no mundo mais de 500 milhões de pessoas com algum tipo de deficiência, às quais devemos reconhecer os mesmos direitos e darmos oportunidades iguais aos de todos os demais seres humanos. Com freqüência essas pessoas são obrigadas a viver em condições de desvantagens, devido a barreiras físicas e sociais existentes na sociedade atual, que impedem a sua plena participação. O resultado é que milhões de adultos e crianças, no mundo todo, vivem marcados pela segregação e degradação.

“A dignidade humana é um valor espiritual e moral inerente à pessoa, que se manifesta singularmente na autodeterminação consciente e responsável da própria vida e que traz consigo a pretensão ao respeito por parte das demais pessoas, constituindo-se um mínimo vulnerável, que todo estatuto jurídico deve assegurar, de modo que, somente, excepcionalmente, possam ser feitas limitações ao exercício dos direitos fundamentais, mas sempre sem menosprezar a necessária estima que merecem todas as pessoas enquanto seres humanos” (MORAES, 2002:50).

Com a finalidade de promover medidas eficazes para a prevenção da deficiência e para a reabilitação e a realização dos objetivos de igualdade e participação plena dos portadores de deficiências sociais e de desenvolvimento foi criado o Programa de Ação Mundial referente às Pessoas Deficientes. O que significa oportunidades iguais às de toda a população e uma

participação equitativa na melhoria das condições de vida resultante tanto no desenvolvimento social quanto no econômico. O ano de 1981 foi proclamado pelas Nações Unidas como “International Year of Disabled Persons” – Ano Internacional das Pessoas Deficientes.

Em dezembro de 2006 a Assembléia Geral da ONU (Organização das Nações Unidas) aprovou por unanimidade a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência.

2.1.1 Prevenção

Prevenção significa a adoção de medidas destinadas a impedir que se produzam deficiências físicas, mentais ou sensoriais (prevenção primária), ou impedir que as deficiências, quando já se produziram, tenham conseqüências físicas, psicológicas e sociais negativas. A estratégia de prevenção é fundamental para a redução da incidência das deficiências e das capacidades.

- Melhoria da situação econômica, social e de educação dos grupos menos favorecidos;
- A identificação dos diferentes tipos de deficiência e das suas causas;
- Melhoria dos serviços sanitários, detecção precoce e de diagnóstico;
- Planejamento familiar, legislação e regulamentação.

Na medida em que ocorre o desenvolvimento, antigos perigos são reduzidos, surgindo outros novos. Devemos adotar medidas para detectar o mais cedo possível os sintomas e sinais de deficiência, seguidas imediatamente das medidas curativas ou corretoras necessárias que possam evitar a incapacidade, ou pelo menos, produzir reduções significativas da sua gravidade, evitando que se converta, em certos casos, numa condição permanente. Para a detecção precoce, é importante assegurar a educação e a orientação adequada das famílias e a prestação de assistência técnica às mesmas, pelos serviços médicos e sociais.

2.1.2 Reabilitação

A reabilitação é um processo de duração limitada e com um objeto definido, destinado a permitir que a pessoa deficiente alcance um nível físico, mental e/ou social funcional ótimo, proporcionando-lhe assim os meios de modificar a própria vida. Pode incluir medidas destinadas a compensar a perda de uma função ou uma limitação funcional e outras medidas destinadas a facilitar a inserção ou a reinserção social.

A reabilitação inclui a prestação dos seguintes tipos de serviços:

- Detecção precoce, diagnóstico e intervenção;
- Atendimento e tratamentos médicos;
- Assessoramento e assistência social, psicológica e outros;
- Treinamento em atividades de independência, mobilidade, comunicação e atividades de vida diária;
- Fornecimento de suportes técnicos e para a mobilidade e outros dispositivos,
- Serviços de reabilitação profissional;
- Acompanhamento.

Os programas de reabilitação devem ser concebidos de forma a permitir que as pessoas deficientes participem da idealização dos serviços que elas e suas famílias considerem necessários. O próprio sistema deve proporcionar as condições para a participação dos deficientes na adoção de decisões que digam respeito à sua reabilitação, quando não o puderem fazer, seus familiares ou seus representantes legalmente designados deverão participar do planejamento e da adoção de decisões. Esses programas devem ser integrados em outros serviços e com facilidade de acesso aos mesmos, não devem depender de equipamentos, matérias-primas e tecnologia de importação onerosa.

2.1.3 Igualdade de oportunidades

Bahia *apud* Feijó (2002:91), barreiras físicas são elementos constitutivos de e/ou situações resultantes de implantações arquitetônicas ou urbanísticas onde não ocorre a acessibilidade”.

A igualdade de oportunidades é o processo mediante o qual o sistema geral da sociedade – o meio físico e cultural, a habitação, o transporte, os serviços sociais e de saúde, as oportunidades de educação e trabalho, a vida cultural e social, inclusive as instalações esportivas e de lazer – torna-se acessível a todos.

Segundo Regina Quaresma (2002, p.5), “a igualdade, na medida em que se funda na solidariedade, pressupõe a adoção de políticas inclusivas. Sem inclusão é impossível haver igualdade. Uma sociedade igualitária é aquela onde seres humanos têm amplas possibilidades de desenvolver as suas potencialidades”.

Para se alcançar os objetivos de igualdade e participação plena, não bastam apenas medidas de reabilitação voltadas para o indivíduo portador de deficiência, pois é o meio que

determina o efeito de uma deficiência ou uma incapacidade sobre a vida cotidiana das pessoas. A pessoa vê-se relegada à invalidez quando lhe são negadas as oportunidades de que dispõe, em geral, a comunidade, e que se são necessárias aos aspectos fundamentais da vida. Algumas vezes as sociedades cuidam somente das pessoas que estão em plena posse de todas as suas faculdades físicas e mentais.

Devemos reconhecer que, por mais esforços que se façam em matéria de prevenção, sempre haverá um número de pessoas deficientes e de pessoas incapacitadas, devendo-se identificar e eliminar os obstáculos à participação plena.

2.2 PROGRAMA NACIONAL DE ACESSIBILIDADE

De acordo com o Programa de Ação Mundial para as Pessoas Portadoras de Deficiência, elaborado pela ONU, estão sob maior risco apresentarem grande número de cidadãos deficientes as nações ou sociedades que tiverem: precárias condições de vida, com escassos recursos de saneamento, água tratada, alimentação e habitação adequada; alto índice de analfabetismo, desinformação em geral e relacionada com a proteção da saúde; grandes distâncias geográficas com populações desassistidas pelo Estado; alto índice de doenças infecto-contagiosas e inadequado atendimento; centralização excessiva das decisões e das atividades nas áreas urbanas; violência no trânsito, nas grandes aglomerações populacionais e no campo; acentuada desigualdade social por concentração dos meios de produção; mercado de trabalho estagnado e mão-de-obra não qualificada; alta taxa de acidentes nos locais de trabalho; contaminação do meio ambiente e deterioração da condição de sobrevivência; falta de controle no uso de medicamentos, drogas e agentes agrícolas; ausência de políticas sociais de médio e longo prazo.

Embora a pobreza e a marginalização social não sejam exclusivas das pessoas portadoras de deficiência, com toda a certeza agem mais cruelmente sobre elas. A realidade brasileira possui muita das características definidas pela ONU, além de alto índice de violência.

Em março de 2007, o Brasil se tornou signatário na Convenção das Pessoas com Deficiência, esta assinatura reforça o compromisso do Estado brasileiro em adotar medidas legislativas e administrativas para assegurar os direitos reconhecidos na Convenção, que tem como princípios o respeito pela independência da pessoa, não discriminação, efetiva participação e inclusão social, respeito às diferenças e a igualdade de direitos.

“O Estado, por meio de leis, atos administrativos e da criação real de instalações de serviços públicos, deve definir, executar e implementar, conforme as circunstâncias, as chamadas “políticas sociais” [...] que facultem o gozo efetivo dos direitos constitucionalmente protegidos” (KRELL, 1999:240).

2.2.1 Principais ações do Programa Nacional de Acessibilidade

O Programa Nacional de Acessibilidade, sob a coordenação da Secretaria Especial dos Direitos Humanos, por intermédio da CORDE, integra os planos plurianuais, as diretrizes orçamentárias e os orçamentos anuais. A Secretaria Especial dos Direitos Humanos, na condição de coordenadora do Programa Nacional de Acessibilidade, desenvolveu, dentre outras, as seguintes ações:

- Apoio e promoção de capacitação e especialização de recursos humanos em acessibilidade e ajudas técnicas;
- Acompanhamento e aperfeiçoamento da legislação sobre acessibilidade;
- Edição, publicação e distribuição de títulos referentes à temática da acessibilidade;
- Cooperação com Estados, Distrito Federal e Municípios para a elaboração de estudos e diagnósticos sobre a situação da acessibilidade arquitetônica, urbanística, de transporte, comunicação e informação;
- Apoio e realização de campanhas informativas e educativas sobre acessibilidade;
- Promoção de concursos nacionais sobre a temática da acessibilidade;
- Estudos e proposição da criação e normatização do Selo Nacional de Acessibilidade.

2.3 POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA

O Brasil passou por profundas mudanças relacionadas às políticas públicas voltadas para pessoas com deficiência nos últimos anos. Houve uma evolução de conceitos e definições, avanço da organização social e a necessidade do respeito aos seus direitos fundamentais ganhou visibilidade, como resultado desta organização. Houve também a aprovação das Leis Federais nº 10.048/2000 e 10.098/2000 e suas regulamentações, que

ocorreram no dia 02 de dezembro de 2004 através do Decreto nº 5.296, que possibilitam um extraordinário avanço nos próximos anos.

2.3.1 Constituição de 1988

Antes da Constituição 1988 o Estado Brasileiro vivia sob um regime de intolerância responsável, em razão da violência usada para sua manutenção, pela desmobilização da sociedade civil e pela apatia social, os direitos fundamentais não tinham o respeito que mereciam.

Segundo Canotilho (2002, p. 375), onde não existir constituição não há direitos fundamentais.

Fundamentada na dignidade da pessoa humana, no direito à igualdade e na garantia do exercício à cidadania, a Constituição Federal de 1988 reservou lugar para o direito das pessoas com deficiência, sobretudo para o direito à acessibilidade, ou seja, o constituinte se preocupou com esse segmento social, e deu vazão à acessibilidade ao meio físico no texto constitucional.

A Constituição prevê que a eliminação das barreiras, é obrigação do Estado, devendo o Poder Executivo fazê-lo por meio de políticas públicas voltadas para atender as exigências da acessibilidade. Antes da Constituição existia apenas uma lei que versava sobre o tema, era a Lei nº 7.045/85, que tornava obrigatória a indicação dos locais acessíveis com o símbolo universal de acessibilidade, além de dar outras providências.

A promulgação da Lei nº 7.853/89, de 1989, Lei nº 8.028, de 1990, Decreto nº 3.298, de 1999, Lei nº 10.098 e nº 10.048, de 2000 e Decreto nº 5.296, de 2004, promoveram mudanças de paradigmas quanto às questões relativas às pessoas portadoras de deficiência.

2.3.2 Lei nº 7.853

Sancionada em 24 de outubro de 1989, dispõe sobre o apoio às pessoas com deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE, instituindo a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplinando a atuação do Ministério Público, definindo crimes e outros temas.

Essa lei transfere aos Estados e Municípios a responsabilidade de adoção de normas que eliminem as barreiras de acesso das pessoas com deficiência e edificações, espaços urbanos e meios de transportes. Além disso, criou a CORDE para que esta desenvolvesse ações para a defesa dos valores básicos de igualdade e da justiça social, valorizando e assegurando o exercício dos direitos conquistados pelas pessoas portadoras de deficiência.

2.3.2.1 Competências da CORDE

A Subcoordenadoria para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência/CORDE é um órgão vinculado à Secretaria de Justiça e da Cidadania, responsável pela gestão de políticas voltadas para a inclusão de pessoas portadoras de deficiência em todas as esferas que compõem a sociedade. Sua principal missão é apoiar e promover o desenvolvimento de programas que levam em conta a participação social e política da pessoa portadora de deficiência, através de suas organizações representativas e de iniciativas comunitárias.

Suas principais competências são:

- Coordenar as ações governamentais e medidas que se refiram às pessoas portadoras de deficiência;
- Elaborar os planos, programas e projetos subsumidos na Política Nacional para a Integração de Pessoa Portadora de Deficiência, bem como propor as providências necessárias à sua completa implantação e a seu desenvolvimento, inclusive as pertinentes a recursos e as de caráter legislativo;
- Acompanhar e orientar a execução, pela Administração Pública Federal, dos planos, programas e projetos;
- Manifestar-se sobre a adequação à Política Nacional para a Integração de Pessoa Portadora de Deficiência dos projetos federais a ela conexos, antes da liberação dos recursos respectivos;
- Manter, com os Estados, Municípios, Territórios, o Distrito Federal e o Ministério Público, estreito relacionamento, objetivando a concorrência de ações destinadas à integração sócia das pessoas portadoras de deficiência;
- Provocar a iniciativa do Ministério Público, ministrando-lhe informações sobre fatos que constituem objeto da ação civil de que trata esta Lei, indicando-lhe os elementos de convicção;

- Emitir opinião sobre os acordos, contratos ou convênios firmados pelos demais órgãos da Administração Pública Federal, no âmbito da Política Nacional para a Integração de Pessoa Portadora de Deficiência;
- Promover e incentivar a divulgação e o debate das questões concernentes à pessoa portadora de deficiência, visando à conscientização da sociedade.

Na elaboração dos planos, programas e projetos a seu cargo, deverá a CORDE recolher, sempre que possível, a opinião das pessoas e entidades interessadas, bem como considerar a necessidade de efetivo apoio aos entes particulares voltados para a integração social das pessoas portadoras de deficiência.

2.3.3 Decreto nº 3.298/99

Foi publicada pelo Diário Oficial da União em 21 de dezembro de 1999, regulamenta a Lei nº 7.853/89, dispondo sobre a Política Nacional para a Integração de Pessoa Portadora de Deficiência, consolidando as normas de proteção para este segmento. Esta política compreende o conjunto de orientações normativas que objetivam assegurar o pleno exercício dos direitos individuais e sociais das pessoas com deficiência.

Além do conteúdo sobre a política traz em seu texto princípios, diretrizes, objetivos e instrumentos para que esta política nacional possa fazer valer os direitos da pessoa com deficiência. Elucida, ainda, conceitos como o de deficiência, deficiência física, incapacidade, dentre outros.

2.3.4 Lei nº 10.048

Sancionada em 08 de novembro de 2000, da prioridade de atendimento às pessoas com deficiência, estabelecendo, também, outras providências. Esta Lei trás em seu conteúdo uma importante contribuição para a acessibilidade ao meio físico.

- As empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo têm de reservar assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadores de deficiência e pessoas acompanhadas por criança de colo;
- Os logradouros e sanitários públicos, bem como os edifícios de uso público, têm normas de construção, para efeito de licenciamento da respectiva edificação,

baixadas pela autoridade competente, destinadas a facilitar o acesso e uso desses locais pelas pessoas portadoras de deficiência;

- Após doze meses da publicação desta Lei, os veículos de transporte coletivo têm de serem planejados de forma a facilitar o acesso a seu interior das pessoas portadoras de deficiência.
- Já os proprietários de veículos de transporte coletivo que já estiverem em utilização tiveram o prazo de cento e oitenta dias, a partir da regulamentação da Lei, para proceder às adaptações necessárias ao acesso facilitado das pessoas portadoras de deficiência.

Para dar garantia a essas medidas, a lei prevê, ainda penalidades como:

- No caso de servidor ou chefia responsável pela repartição pública, às penalidades são as previstas na legislação específica;
- No caso de empresas concessionárias de serviço público, a multa varia de R\$ 500,00 (quinhentos reais) a R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais), por veículo.

2.3.5 Lei nº 10.098

No dia 19 de dezembro de 2000, surgiu a lei que ampliou o conteúdo do Decreto nº 3.298/99, estabelecendo normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na constituição e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação. Trata ainda de conceitos como o de acessibilidade, barreiras, pessoas portadoras de deficiência, elemento de urbanização urbano e ajuda técnica.

Para os fins dessa Lei são estabelecidas as seguintes definições:

- **Acessibilidade:** possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;
- **Barreiras:** qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas, classificadas em:
 - **Barreiras arquitetônicas urbanísticas:** as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;

- Barreiras arquitetônicas na edificação: as existentes no interior dos edifícios públicos e privados;
- Barreiras arquitetônicas nos transportes: as existentes nos meios de transporte;
- Barreiras nas comunicações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa,
- Pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida: a que temporária ou permanentemente tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo;
- Elemento da urbanização: qualquer componente das obras de urbanização, tais como os referentes a pavimentação, saneamento, encanamentos para esgotos, distribuição de energia elétrica, iluminação pública, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico;
- Mobiliário urbano: o conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos da urbanização ou da edificação, de forma que sua modificação ou traslado não provoque alterações substanciais nestes elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, cabines telefônicas, fontes públicas, lixeiras, toldos, marquises, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;
- Ajuda técnica; qualquer elemento que facilite a autonomia pessoal ou possibilite o acesso e o uso de meio físico.

Além do Programa Nacional de Acessibilidade, para o qual o Governo Federal deve separar dotação orçamentária específica, esta Lei tem uma importante novidade, a acessibilidade aos meios de comunicação.

2.3.6 Decreto nº 5.296/04

Em 02 de dezembro de 2004 houve a regulamentação das leis 10.048 e 10.098 através do decreto de iniciativa da Presidência da República.

Este decreto configura-se como a mais atual das normas federais que versam sobre acessibilidade, estabelecendo normas gerais e critérios básicos para a sua promoção para que as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida tenham oportunidade de acesso. Ela

inovou trazendo inúmeras recomendações e ordens para que os poderes públicos e particulares tornem acessíveis os espaços públicos. O decreto apresenta prazos para que edifícios e prédios já construídos sejam adaptados e que nenhum projeto arquitetônico ou urbanístico será realizado sem a devida observação às normas técnicas de acessibilidade, tanto da Lei quanto da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, versa sobre a acessibilidade dos bens culturais imóveis, acessibilidade aos serviços de transporte coletivos rodoviários, acessibilidade no transporte coletivo aquaviário, acessibilidade no transporte coletivo metroferroviário e ferroviário e transporte coletivo aéreo.

Prevê que em caso de não cumprimento das determinações contidas no decreto, serão aplicadas as sanções administrativas, cíveis e penais cabíveis.

Por fim, este decreto faz menção, às normas da ABNT como normas a serem cumpridas no ato da adaptação do meio físico para que ele se torne acessível.

2.3.7 Lei nº 11.126/05

Essa lei deu à pessoa com deficiência visual o direito de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão guia, ressalta que os requisitos mínimos para identificação do cão-guia, a forma de comprovação de treinamento do usuário, o valor da multa e o tempo de interdição impostos à empresa de transporte ou ao estabelecimento público ou privado responsável pela discriminação serão objeto de regulamento.

Uma visão assistencialista/paternalista deu lugar à outra que garantiu os direitos individuais e coletivos e a efetiva inclusão social das pessoas portadoras de deficiência. Apesar do grande avanço no marco legal, o Estado brasileiro ainda necessita desenvolver ações que contribuam para as transformações dos paradigmas assistencialistas, permitindo que o portador de deficiência seja sujeito no processo de desenvolvimento do país, exercendo sua plena Cidadania.

2.4 DESENHO UNIVERSAL

Os direitos das pessoas com deficiência são legítimos direitos fundamentais, expressando claramente, o direito das pessoas com deficiência à acessibilidade ao meio físico. Acesso ao meio físico e deficiência envolvem um conceito que deve ser explanado. É ele, o desenho universal.

O conceito do Desenho Universal significa projetar espaços de forma a atender simultaneamente a todas as pessoas com diferentes características antropométricas e sensoriais, de crianças a idosos, incluindo aquelas que possuem alguma limitação física (permanente ou temporária) de forma autônoma, segura e confortável. Esse conceito parte do princípio que uma cidade deve ser acessível a qualquer pessoa, desde seu nascimento até sua velhice.

“Desenho livre de barreiras se constitui em uma corrente ideológica para o desenho de equipamentos, edifício e áreas urbanas. Por este pensamento, os fatores comportamentais são associados às barreiras existentes, onde a exclusão e a segregação das pessoas portadoras de deficiência estariam vinculadas à existência desses obstáculos. Assim, o conceito de um desenho livre de barreiras acabou evoluindo para a concepção de desenho universal [...]” (FEIJO, 2002:89).

2.4.1 Evolução do Desenho Universal

Com o passar do tempo, o conceito de desenho universal permitiu que todos os seres humanos com ou sem deficiência, que por alguma razão distinguem dos padrões estabelecidos pela sociedade pudessem utilizar todos os componentes ou produtos de uma localidade, gerando assim, a sua inclusão.

O desenho universal deve ser utilizado por todas as pessoas que possuam ou não algum tipo de deficiência ou limitação de mobilidade, não devendo ser direcionada a um único grupo de pessoas, mesmo que estas sejam portadoras de algum tipo de deficiência.

2.4.1.1 Década de 1950

A evolução do desenho universal começou na década de 1950 como uma nova atenção para projeto para pessoas portadoras de deficiência. Na Europa, Japão e Estados Unidos, projetos livre de barreiras foram desenvolvidos para remover obstáculos no ambiente construído.

2.4.1.2 Década de 1960

A partir de 1964 foram criados, nos Estados Unidos, direitos civis para as raças minoritárias e pela primeira vez o projeto arquitetônico era reconhecido como uma condição para o alcance destes direitos, com argumentações sobre a igualdade de oportunidade.

2.4.1.3 Década de 1970

Na década de 70, Europa e Estados Unidos começam a dar ênfase à soluções especiais através de normalizações e integração. A terminologia era projeto acessível, neste mesmo período o arquiteto norte americano Michael Bednar introduz a idéia que a capacidade funcional para todos é realçada quando as barreiras ambientais são removidas.

É nesse momento que as começam a refletir uma mudança de postura no ato de projetar ampliando as responsabilidades dos projetistas frente a uma sociedade ávida por direitos igualitários.

2.4.1.4 Década de 1980

Durante a década de 1980 começam a surgir organizações conhecidas como “*disability community*” (comunidade de deficientes). No ano de 1987 Ron Mace, arquiteto que contraiu poliomielite na infância e locomovia-se em uma cadeira de rodas com o auxílio de um respirador artificial, começou a utilizar o termo *Universal Design*. Apesar de reconhecer que este termo poderia ser interpretado como uma promessa ou modelo impossível, ele acreditava que era o surgimento não de uma ciência ou estilo, mas a percepção da necessidade e senso comum de aproximarmos todas as coisas que projetamos e produzimos, utilizáveis por todas as pessoas em uma maior extensão possível.

2.4.1.5 Década de 1990

Na década de 1990, o próprio Ron Mace criou um grupo com arquitetos e defensores destes ideais para estabelecer os sete princípios do desenho universal: uso equitativo, flexibilidade de uso, uso intuitivo, informação perceptível, tolerância ao erro, baixo esforço físico, tamanho e espaço para acesso e uso.

2.4.2 Princípios do Desenho Universal

O conceito de desenho universal comporta quatro princípios, os quais: acomodar uma gama antropométrica (acomodar pessoas de diferentes padrões, tamanhos, sejam em pé ou sentados), reduzir a quantidade de energia para utilizar os produtos e o meio ambiente, tornar o ambiente e os produtos mais compreensíveis e pensar os produtos e ambientes como que visem a integração das pessoas que têm necessidades especiais, como as pessoas com deficiência.

O desenho universal tem o ideal da supressão das barreiras físicas. Segundo Feijó (2002,p.91) subdivide-se em:

- Arquitetônicas: caracterizadas por obstáculos ao acesso existentes em edificações de uso público ou privado, bem como à sua utilização interna;
- Urbanísticas: calçadas desniveladas, falta de vagas no estacionamento, falta de sinais sonoros para a travessia de um portador de deficiência visual;
- Transporte: meios de transporte públicos sem as adequações necessárias e exigidas.

2.4.2.1 Uso equitativo

O desenho é utilizável por pessoas com habilidades diversas.

- Prover os mesmos significados de uso para todos os usuários: idêntico sempre que possível e ao menos equivalente quando não for.
- Impedir segregação ou estigmatização dos usuários.
- Prover privacidade, segurança e proteção de forma igual a todos os usuários.
- Tornar o desenho atraente para todos os usuários.

2.4.2.2 Uso flexível

O desenho acomoda uma ampla faixa de preferência e habilidades.

- Prover escolhas na forma de utilização.

- Acomodar acesso e utilização para destros e canhotos.
- Facilitar a precisão e a acuidade do usuário.
- Prover adaptabilidade para a velocidade (compasso, ritmo) do usuário.

2.4.2.3 Uso simples e intuitivo

Desenhos de fácil compreensão e que independa da experiência, conhecimento, habilidades de linguagem ou nível de concentração do usuário.

- Eliminar a complexidade desnecessária.
- Ser coerente com as expectativas e intenções do usuário.
- Acomodar uma faixa larga de habilidades de linguagem e capacidades em ler e escrever.
- Organizar as informações de forma compatível com sua importância.
- Providenciar respostas efetivas e sem demora durante e após o término de uma tarefa.

2.4.2.4 Informação de fácil percepção

Desenho que comunica a informação necessária para o usuário, independente de suas habilidades ou das condições do ambiente.

- Utilização de diferentes maneiras (pictórica, verbal, tátil) para apresentação de uma informação essencial.
- Maximizar a legibilidade da informação essencial.
- Diferenciar elementos de forma a poderem ser descritos.
- Prever compatibilidade com uma variedade de técnicas ou procedimentos usados por pessoas com limitações sensoriais.

2.4.2.5 Tolerância ao erro

O desenho minimiza riscos e conseqüências adversas de ações acidentais ou não intencionais.

- Organizar os elementos para minimizar riscos e erros: os elementos mais usados e mais acessíveis; os elementos de riscos ou perigosos, isolados ou protegidos.
- Sinalização de aviso sobre riscos e erros.
- Prever segurança à falha humana.
- Desencorajar ações inconscientes em tarefas que exijam vigilância.

2.4.2.6 Baixa esforço físico

O desenho pode ser usado eficientemente, confortavelmente e com o mínimo de fadiga.

- Permitir ao usuário manter uma posição corporal neutra.
- Usar forças moderadas na operação.
- Minimizar a sustentação de um esforço físico.
- Minimizar ações repetitivas.

2.4.2.7 Dimensão e espaço para aproximação e uso

Prover dimensão e espaço apropriados para o acesso, alcance, manipulação e o uso, independente do tamanho do corpo, da postura ou da mobilidade do usuário.

- Colocar os elementos de maior importância dentro do campo visual de qualquer usuário, sentado ou em pé.
- Fazer com que o alcance de todos os componentes seja confortável para qualquer usuário, sentado ou em pé.
- Acomodar variações da dimensão da mão ou da empunhadura.

- Prover espaço adequado para uso de dispositivos assistivos ou de assistência pessoal.

CAPÍTULO III

3. O PROGRAMA BRASIL ACESSÍVEL

O Programa Brasil Acessível reúne ações e instrumentos necessários para que o País avance de forma consistente na implementação de uma política de Estado para as pessoas com deficiência, que perdure às mudanças de governo, resultantes do processo democrático.

Sua forma de desenvolvimento e controle constituem-se em oportunidade de participação de todos os segmentos interessados na acessibilidade urbana, considerando e respeitando as atribuições das diferentes esferas de governo, a realidade e a diversidade dos municípios e estados e as necessidades das pessoas com deficiência.

O empenho demonstrado por todos os atores que compõem o setor de transporte público no Brasil para elaboração de uma proposta de regulamentação das Leis nº 10.048/2000 e 10.098/2000, resultou em um plano que efetivamente implementa a acessibilidade para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida nas áreas públicas de circulação e nos sistemas de transportes públicos.

O conteúdo do Decreto nº 5.296/2004 considera a realidade da indústria de veículos e equipamentos de transporte e dos operadores do transporte público. Ele representa um grande avanço para um País com as características do Brasil, se for considerada a realidade de vários países e seus diferentes graus de acessibilidade.

A Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, através do Brasil Acessível e da sua política de mobilidade urbana auxiliam para a construção de uma cidade sustentável, procura contribuir para que todas as cidades incorporem em seu desenvolvimento urbano a mobilidade das pessoas com deficiência e idosos como componentes de uma nova visão de cidade, que respeite todas as pessoas independentemente do modo de transporte que utilize, tornando-as lugares mais agradáveis para se viver.

3.1 O PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA: BRASIL ACESSÍVEL

O Ministério das Cidades tem como desafio ampliar a visão predominante dos problemas de circulação, de modo a incorporar dimensões e econômicas e sociais normalmente não consideradas. Trata-se de reconhecer a existência de uma crise de

mobilidade que engloba as questões de transporte público e trânsito, exigindo soluções que superem sua análise fragmentada. A acessibilidade é vista como parte de uma política de mobilidade urbana que promove a inclusão social, a equiparação de oportunidades e o exercício da cidadania das pessoas com deficiência, idosos e pedestres com o respeito de seus direitos fundamentais.

No levantamento preliminar de informações para elaboração do Programa, verificou-se o enorme esforço de muitos municípios para a elaboração de legislação local, manuais de referência que orientassem os vários seguimentos envolvidos na construção da cidade.

Em 2003 deu-se início à formatação do Programa Brasileiro de Acessibilidade e a SeMob (Secretária Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana) realizou, no dia 16 de dezembro do mesmo ano no Ministério das Cidades, uma reunião para apresentação da proposta do Programa, que foi discutido com movimentos sociais, ONGs, universidades, conselhos profissionais, operadores de transporte público, fabricantes de equipamentos de transporte, secretários de transporte e demais segmentos envolvidos no tema. Constituiu-se na prática um Fórum de Acessibilidade, composto por todos os interessados em contribuir para a formulação e implementação do Programa Brasil Acessível.

Após a elaboração de sua proposta inicial, a SeMob realizou quatro plenárias regionais nas cidades de Porto Alegre, São Paulo, Rio de Janeiro e Recife. Foram apresentados também os desafios que os três níveis de governo (local, estadual e federal) têm de considerar para que o País efetivamente tivesse uma política pública de mobilidade para pessoas com restrição de mobilidade e pessoas com deficiência, que são:

- Garantir acessibilidade;
- Equiparar oportunidades;
- Garantir o exercício de direitos fundamentais;
- Contribuir para um processo irreversível de inclusão social;
- Estimular a organização das pessoas com deficiência;
- Aplicar/aperfeiçoar a legislação existente;
- Sensibilizar e conscientizar a comunidade sobre o assunto;
- Desenvolver projetos em parceria;
- Elaborar política pública local;
- Adequar ambientes/eliminar barreiras;
- Implantar sistemas de transportes acessíveis;
- Desenvolver tecnologia.

O Brasil Acessível procura responder a um grande desafio presente em maior ou menor escala na maioria das administrações municipais e estaduais que é a implementação da legislação e das normas brasileiras de acessibilidade, a partir da elaboração de um plano que tenha ações coordenadas que levem à efetividade da política proposta. Sua abordagem é a construção da cidade, seus espaços públicos de circulação e os serviços públicos de transporte, considerando a utilização do conceito de Desenho Universal nos projetos.

O Programa surge com o objetivo de 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, inserido no conceito de Mobilidade Urbana Sustentável, desenvolvido pela SeMob. Trata-se de incluir, no processo de construção das cidades, uma nova visão que considere o acesso universal ao espaço público, respeitando-se as diferentes necessidades que as pessoas têm para viver em sociedade.

Para a implementação desta política é importante considerar a diversidade dos municípios em relação ao seu porte, características do sistema de transporte público, incidência de deficiência, nível de conhecimento, capacidade técnica, orçamento e a organização das pessoas com deficiência.

A partir da difusão do conhecimento já disponível no Brasil, é apresentado para os gestores municipais o primeiro requisito para o sucesso da política de acessibilidade que é a interrupção da criação de novas barreiras na construção das cidades, o que pode ser percebido diariamente na quase totalidade dos municípios brasileiros.

Este princípio é tão importante quanto adequar os espaços públicos para garantir a circulação das pessoas com restrição de mobilidade e deficiências, eliminando-se as barreiras existentes. Ao garantir a mobilidade das pessoas com deficiência pela cidade, também deverá ser promovido o acesso a prédios públicos, estabelecimentos de comércio ou de serviços e áreas de lazer.

Estados e municípios do Programa mediante a elaboração de um programa municipal ou estadual de acessibilidade, como o apoio do Ministério das Cidades, através dos instrumentos de implementação do Brasil Acessível.

O programa deverá conter rubrica orçamentária própria, etapas de trabalho, metas a serem atingidas e indicadores de avaliação.

Inicialmente estão previstas três etapas de trabalho. Na primeira, o Ministério das Cidades, junto com seus parceiros nacionais, oferece os instrumentos para capacitação de pessoal e elaboração de um diagnóstico sobre a legislação local e as condições de

acessibilidade de idosos e pessoas com deficiência, abrangendo os serviços públicos essenciais e as áreas públicas de circulação. Na segunda etapa, os municípios elaborarão um plano de mobilidade, compreendendo a alteração da legislação municipal necessária para evitar-se a construção de novas barreiras arquitetônicas, as intervenções emergenciais, bem como as ações a médio e longo prazos. Na terceira etapa serão elaborados os projetos executivos e realizadas as intervenções propostas no plano de mobilidade.

3.1.1 Ações previstas

1. Capacitação de pessoal;
2. Adequação dos sistemas de transportes;
3. Eliminação de barreiras arquitetônicas;
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 social;
8. Estímulo ao desenvolvimento tecnológico.

3.1.2 Instrumentos

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 apoio de pesquisas;
5. Implantação de banco de dados;
6. Apoio à implementação de Programas Municipais de Mobilidade;
7. Criação de novas fontes de financiamento;
8. Divulgação das Boas Políticas;
9. Implementação do Brasil Acessível.

3.2 A EVOLUÇÃO DO ATENDIMENTO ÀS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

Na história recente do atendimento às pessoas com deficiência podem ser identificados três grandes períodos.

3.2.1 Segregação Social (Final do século XIX até a década de 1940)

Este período se caracterizou pela provisão de abrigos e de assistência médico-social nas grandes instituições filantrópicas, segregadoras e isoladas da comunidade, com objetivos essencialmente caritativos. A pessoa abrigada era afastada da sociedade e recebia alimentação e cuidados dentro da instituição, em caráter permanente.

3.2.2 Reabilitação e integração social (Décadas de 1950 a 1980)

Neste período, surgiu a modalidade de atendimento de reabilitação, ainda em grandes centros de atendimento, combinado com a visão assistencialista e paternalista. A pessoa com deficiência deveria ajustar-se aos padrões determinados pela instituição que, com isso, julgava estar ajustando esta pessoa a uma sociedade supostamente correta e pronta.

No decorrer da década de 1980, Sasaki (2004:44) aponta três aspectos que tiveram destaque. O primeiro é a conscientização e disseminação de informações sobre os problemas, situações, necessidades, direitos, deveres e potencialidades das pessoas com deficiência, com o conseqüente surgimento da visão da integração social.

O segundo aspecto é a formação de organizações de pessoas com deficiência, elaboração e aprovação de leis específicas, além da inserção de preceitos específicos dentro da Constituição de cada país latino-americano.

Como terceiro aspecto, há a formulação de reivindicações quanto ao atendimento descentralizado, através de centros regionais de reabilitação, projetos de reabilitação baseados na comunidade e/ou serviços básicos de reabilitação nas redes oficiais e particulares de hospitais.

3.2.3 Inclusão social (Década de 1990 e início do século XXI)

Neste período tem início a prática do atendimento voltado à vida independente e à autonomia, nos contextos da família e da comunidade. São desenvolvidos recursos alternativos em reabilitação e os objetivos são individuais, ou seja, a própria pessoa com deficiência determina seus objetivos de acordo com seu direito de escolher e tomar decisões. O pressuposto é que a sociedade deve ser continuamente construída, moldada, com a participação de todas as pessoas, com ou sem deficiência.

Na década de 1990, ainda segundo Sasaki (2004:45), destacam-se dentre outros aspectos a implementação dos projetos e planos de equiparação de oportunidades, para consolidar o ideal de inclusão social com a participação plena das pessoas com deficiência em todos os aspectos da vida comunitária. Há a reivindicação do cumprimento da legislação conquistada e registram-se avanços na implantação das reivindicações formuladas na década de 1980. No campo da reabilitação há a adaptação das conquistas da ciência e da tecnologia.

3.3 ACESSIBILIDADE NO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

O processo de organização dos movimentos sociais ocorridos no fim da década de 1970 e começo da década de 1980 contribuíram para que as demandas apresentadas pelas pessoas com deficiência comesçassem a fazer parte das preocupações de quem formula e implementa políticas públicas nas três esferas de governo, superando o simples atendimento médico especializado, a reabilitação ou assistência social.

A partir dos anos 90 a necessidade da elaboração e implementação de políticas públicas torna-se mais evidente e começam a se destacar projetos de implantação de serviços específicos de transporte público voltados para as pessoas com deficiência, principalmente usuárias de cadeiras de rodas. Iniciou-se também a discussão sobre a existência destes serviços exclusivos e as formas de se promover o acesso universal aos sistemas de transportes públicos, devido à imagem de segregação que os serviços exclusivos poderiam suscitar.

O termo deficiência física foi utilizado pela maioria das pessoas que para identificar todos os tipos de deficiência e a adaptação dos sistemas de transportes teve como imagem o acesso do usuário de cadeira de rodas, através de elevadores, aos diversos tipos de veículos utilizados no Brasil.

Esta visão impediu uma abordagem mais adequada do tema que desconsiderava, muitas vezes, todos os tipos de deficiência existentes e as diferentes necessidades que as pessoas tem para receber informações, utilizar diferentes tipos de veículos e concluir seu deslocamento.

Ramos (2005:87) enumerou as aptidões básicas que as pessoas precisam para utilizar os diferentes modos de transporte, contribuindo para estabelecer as inaptidões e os tipos de soluções necessárias.

“- Aptidões Locomotivas: para chegar até o veículo, entrar e sair dele; - Aptidões Sensoriais (visão ou audição): para perceber as informações; - Aptidões Físicas: para circular e permanecer no veículo, em pé ou sentado; - Aptidões Mentais ou Culturais: para discernir as informações concernentes a qualquer meio de transporte e o ambiente urbano em geral.” (RAMOS, 2005:87)

3.4 SEMOB

A Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – SeMob foi instituída no Ministério das Cidades com a finalidade de formular e implementar a política de mobilidade urbana sustentável, entendida como “a reunião das políticas de transporte e de circulação, e integrada com a política de desenvolvimento urbano, com a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável”. As atuais condições de mobilidade e dos serviços de transporte público no Brasil direcionam a atuação da SeMob em três eixos estratégicos que agrupam as questões a serem enfrentadas, quais sejam:

- Promover a cidadania e a inclusão social por meio da universalização do acesso aos serviços públicos de transporte coletivo e do aumento da mobilidade urbana;
- Promover o aperfeiçoamento institucional, regulatório e da gestão no setor; e
- Coordenar ações para a integração das políticas da mobilidade e destas com as demais políticas de desenvolvimento urbano e de proteção ao meio ambiente.

Os Programas Estratégicos e as Ações da SEMOB, integrados com as demais Políticas Urbanas, visam mudar radicalmente a atuação do Governo Federal, aliando-o aos Estados e Municípios para desenvolver e implementar uma Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, centrada no desenvolvimento sustentável das cidades e na priorização dos investimentos federais nos modos coletivos e nos meios não motorizados de transporte.

3.5 O DECRETO FEDERAL E SEU IMPACTO NA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA

O Ministério das Cidades trabalhou na regulamentação da Lei nº 10.048 de 08/11/2000 que “dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica e dá outras providências” e da Lei nº 10.098 de 19/12/200 que “estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e dá outras providências”.

Sem dúvida, estas leis representam um avanço fundamental para a elaboração de políticas públicas para as pessoas com deficiências nas três esferas de governo e o fato destas leis demandarem quatro anos para serem regulamentadas demonstra a complexidade dos aspectos envolvidos na sua implementação.

Segundo Ramos (1998:153), “antes da Constituição de 1988 o Estado Brasileiro vivia sob regime de intolerância responsável, em razão da violência usada para sua manutenção, pela desmobilização da sociedade civil e pela apatia social.”

O Decreto nº 5.296/2004, no que se refere ao transporte público, conseguiu refletir um amadurecimento do setor. Nele foi estabelecido que uma política de transporte acessível deve abordar todos os elementos que o compõe, identificados como infra-estrutura, pessoal de operação, veículos e vias. Deve considerar também o embarque de passageiros em nível, ou através de rampas que permitam a autonomia no embarque e desembarque ao menos em um dos acessos do veículo, requisito necessário para garantia da acessibilidade dos usuários de cadeiras de rodas. Além disso, os projetos devem atender às necessidades das pessoas a partir das diversas deficiências.

No que diz respeito aos veículos, a acessibilidade é implementada a partir da incorporação de veículos novos acessíveis na frota dos sistemas. A frota atualmente em operação pode ser adequada, recebendo melhorias para circulação de passageiros, alteração da disposição de bancos, conforme normas estabelecidas por entidades responsáveis.

Foi estabelecido uma norma técnica, que possibilita que todos os veículos sobre pneus fabricados no Brasil, garantam o embarque de usuários de cadeiras de rodas.

CAPÍTULO IV

4. TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

O transporte coletivo é um serviço essencial nas cidades, desenvolvendo papel social e econômico de grande importância, pois democratiza a mobilidade, na medida que facilita a locomoção das pessoas, constitui um modo imprescindível para reduzir congestionamentos, os níveis de poluição e o uso indiscriminado de energia automotiva. O papel principal do sistema de transportes coletivo urbano é disponibilizar a mercadoria força de trabalho ao capital, nas diferentes regiões produtivas da cidade.

O ônibus, ainda é um dos meios de transportes mais utilizado por uma grande parcela da população urbana no Brasil, principalmente para realização de atividades necessárias à vida cotidiana, e para as viagens ao trabalho. Para que os usuários do ônibus possam realizar suas viagens em condições favoráveis de conforto e segurança é necessário que os veículos apresentem condições adequadas, sendo acessíveis também as pessoas com mobilidade reduzida.

Segundo Handy apud Raia Jr. (2000:50), o conceito de acessibilidade tem sido amplamente empregado na literatura como uma das melhores medidas de qualidade de serviços de transportes, a acessibilidade deveria ser o tópico central de uma medida de qualidade de vida.

4.1 TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EM GUARULHOS

Guarulhos passou por praticamente todas as etapas de evolução dos grandes conglomerados urbanos brasileiros, desde as primeiras habitações por colonizadores, que conferiam um aspecto mais urbano para a realidade da época, pela escravidão, a forte interferência da igreja católica nos negócios do estado, passando pela fase que implantou a urbanização de fato, nos anos de 1920 e pela a que consolidou em 1940. Com a urbanização e o aumento dos bairros cada vez mais distantes dos centros territoriais e econômicos, que atraíam pessoas em busca de oportunidades e melhores condições de vida, obviamente se fez necessária a atuação de transportadores de passageiros, que não tinham apenas a visão de subsistência ou pequeno lucro.

A cidade foi criada em 08 de dezembro de 1560, como povoado estrategicamente localizado para defender a São Paulo de Piratininga dos ataques indígenas. A descoberta de minas de ouro por Afonso Sardinha em 1590, foi fundamental para a autonomia econômica de Guarulhos.

Os transportes urbanos sempre foram presentes na história da cidade de Guarulhos. A cidade teve grande incremento urbano com a chegada do ramal Guapyra – Guarulhos, do Trem da Cantareira em 1915. Várias empresas de ônibus marcaram e ainda fazem parte da cidade. Entre elas, Oito Irmãos, Canarinho, Icarai, Transcol, Ponte Alta Tupã, Itaquense, Transguarulhense (já extintas) e as em operações são Vila Galvão, Empresa de Ônibus Guarulhos e Guarulhos Transportes.

Segundo Ferraz (1991:99,100), a acessibilidade refere-se a distancia percorrida para o início e final de uma viagem por transporte público.

4.2 CONDIÇÕES DO TRANSPORTE URBANO EM GUARULHOS

Apesar de existirem leis que protejam as pessoas portadoras de mobilidade reduzida, ainda há certa dificuldade de locomoção dessas pessoas. Atualmente a empresa de ônibus, tem renovado a sua frota com novos veículos adaptados com elevadores de acesso. Com isso o tempo de espera dos usuários, que necessitam deste recurso, reduziu significativamente.

Porém não podemos esquecer que além do transporte ser adaptado, as vias de acesso tem de serem acessíveis facilitando a locomoção das pessoas portadoras de deficiência até os pontos de parada dos ônibus. O usuário do sistema de transporte coletivo utiliza as vias de acesso, desde a sua residência até o ponto de ônibus, neste caso há necessidade de adequar também as calçadas, para que além do transporte adequado, haja um caminho acessível ao transporte coletivo.

Há alguns anos andar pela cidade com uma cadeira de rodas era algo extremamente tortuoso e desafiador, porém o município melhorou muito na questão da acessibilidade. Além das adequações na região central, a prefeitura já disponibilizou softwares para deficientes auditivos no site da própria instituição, e semáforos com alertas sonoros. Ainda há muito a ser melhorado, de modo a tornar Guarulhos uma cidade modelo no quesito acessibilidade. Por exemplo, a instalação dos parquímetros em locais que não influenciem no espaço necessário para manobras dos cadeirantes.

A Secretaria de Transportes e Trânsito (STT) tem desenvolvido projetos que contemplam a adequação à acessibilidade em locais próximos a equipamentos públicos e privados de grande circulação.

A STT afirmou que essas intervenções estão em processo de implementação no município, com maior prevalência nos bairros menos centrais. Em relação ao transporte público, a secretaria afirma que há fiscalização nos ônibus e caso verifiquem irregularidades o carro é retido para que haja o conserto. A secretaria informa que dispõe de 143 ônibus adaptados, adquiridos em 2009, e que no processo de substituição das lotações entrarão em circulação 301 micro-ônibus adaptados para garantir a acessibilidade para idosos e deficientes.

No caso dos ônibus, as empresas tiveram até um ano, após a vigência do novo sistema, para padronizar todos os veículos nessa condição. Apenas 8% da frota de ônibus de Guarulhos eram adaptados em 2009, embora a cidade tenha aproximadamente 140 mil pessoas com deficiência, porém em 2011 quase 100% da frota municipal, passou a ser adaptada.

4.3 EMPRESA DE ÔNIBUS GUARULHOS S/A

A Empresa de Ônibus Guarulhos foi fundada em 1º de março de 1946 pelos empreendedores José Nascimento dos Santos e Fioravante Iervolino. O início foi modesto, com seis ônibus que ligavam a Penha, na zona Leste da Capital, ao centro e a alguns bairros de Guarulhos. Assim, como a população foi crescendo, também expandiram-se as linhas e a quantidade de carros da empresa. Em 1º de setembro de 1960, a empresa já tinha várias ligações e mais investidores, além das famílias fundadoras, o que fez com que nesta data fosse transformada em sociedade anônima.

Hoje é a única empresa do município com frota totalmente monitorada eletronicamente, através da utilização de tecnologia de ponta.

No decorrer dos anos, a Guarulhos renovou e ampliou sua frota, composta atualmente por aproximadamente 420 veículos, implementando novas tecnologias e tornando-se pioneira na implantação da área de Engenharia de Tráfego, que utiliza sistemas eletrônicos para monitoração, incluindo sistemas de posicionamento por satélite (GPS) e câmeras em todos os seus veículos.

4.3.1 Estudo de caso com a Empresa de Ônibus Guarulhos

Efetivamos um estudo de caso com a Empresa de Ônibus Guarulhos através do Sr. Alessandro, responsável pelo setor de Recursos Humanos, onde obtivemos algumas informações sobre a empresa.

Para se adequar a Lei da Acessibilidade a empresa disponibilizou treinamentos aos seus colaboradores, fornecendo orientações quanto a operação de equipamentos e como proceder no atendimento das pessoas portadoras de deficiência. A maior dificuldade que a empresa enfrentou para se adequar foi encontrar técnicos qualificados e pessoas com conhecimento do sistema e das legislações vigentes. O prazo total para adequação foi de doze meses a partir da data de promulgação da Lei.

Em caso de atendimento as pessoas portadoras de deficiência o motorista tem a autorização para se ausentar do ônibus e auxiliar o embarque e desembarque do passageiro, seja pelo elevador de acesso ou pelas portas convencionais. Cada atendimento aumentou aproximadamente cinco minutos o tempo de viagem, influenciando assim no tempo total do percurso da linha,

Com o decreto e as exigências impostas pela Lei houve um aumento significativo nos custos operacionais da empresa, que em um primeiro momento trouxe prejuízos a organização. São gastos cerca de 12% do custo do equipamento anualmente para que haja a manutenção dos equipamentos.

Dos 420 (quatrocentos e vinte) ônibus da frota 98% já são adaptados, ou seja, 412 carros já podem atender a população em sua viagem, porém não houve um aumento de pessoas portadoras de deficiências que utilizam os serviços. No entanto, não serão feitas adaptações nos ônibus restantes na frota da empresa.

Até o momento não houve acidentes, no interior ou na saída do ônibus devido ao mal uso de equipamentos ou treinamento insuficiente durante as utilizações do elevador de acesso, caso isso ocorra, será realizada uma perícia técnica para identificar as causas e a responsabilidade pelo acidente.

Não há incentivo fiscal para que a empresa atenda as exigências impostas pela Lei da Acessibilidade.

“Em geral, todos os segmentos da sociedade são beneficiados pela existência do transporte público: os trabalhadores, porque podem atingir o local de trabalho, os empresários, porque dispõem de mão-de-obra e do mercado consumidor com facilidade, o conjunto da sociedade, porque, através do transporte coletivo, pode usufruir todos os bens e serviços que a vida urbana oferece.” (SANTOS, 2008:06)

4.4 OPINIÃO DOS PORTADORES DE NECESSIDADES ESPECIAIS

Os portadores de necessidades especiais, que é o foco principal desta pesquisa, opinaram sobre as dificuldades encontradas na sua locomoção pela cidade. Estas dificuldades apontadas podem servir de incentivo para outros trabalhos na área de transportes urbanos, com foco neste tipo de usuário.

Os portadores de deficiência relatam que havia uma dificuldade de locomoção muito grande, pois existiam poucas linhas com ônibus adaptados (poucos possuíam plataforma elevatória que abaixam até o nível do piso da calçada para facilitar o acesso). De acordo com as informações obtidas, através da empresa de ônibus Guarulhos, sua frota foi renovada em quase sua totalidade. Mas mesmo com estas adequações, os portadores de deficiência dependem de ajuda de terceiros, que nem sempre estão a disposição.

Maria das Graças dos Santos, 51 anos, – paraplégica devido a Síndrome da Pós-Poliomielite – disse que a cidade dispõe de leis específicas para garantir que ruas e avenidas, escolas, comércios e o transporte público estejam adequados para portadores de deficiência, mas, segundo ela, essas normas não são praticadas pontualmente. Ela afirma que, embora a região central da cidade já tenha sido adequada às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, andar pelas ruas e avenidas é algo muito difícil, porque as calçadas, por exemplo, não estão adequadas aos cadeirantes. “Eu tenho dificuldades em sair, porque existem muitos buracos nas calçadas e entradas de lojas desniveladas que me impossibilitam de realizar minhas atividades normalmente”, afirma.

O auxiliar administrativo Paulo José Alves da Silva, 33 anos, – tetraplégico desde o nascimento devido a uma amiotrofia espinhal – explica que vive e trabalha na Vila Augusta e que para poder se locomover é obrigado a trafegar pelas ruas, devido as más condições das calçadas. Ele explica que desde cedo foi orientada pelos pais a trabalhar e buscar a independência e, por este motivo, hoje realiza normalmente suas atividades. Silva afirma que em relação a acessibilidade, a cidade é precária porque são poucos os lugares públicos que estão adaptados, mas ressalta que mesmo com essas dificuldades, nada impede que ele siga sua rotina. “A cadeira de rodas é uma extensão do meu corpo, são as minhas pernas, com ela eu ganho mundo”, afirma.

CONCLUSÃO

Podemos entender acessibilidade como o processo de obter a plena participação e igualdade de oportunidades, pelas pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida em todas as localidades da sociedade e no desenvolvimento social e econômico do país.

A acessibilidade é protegida por lei e o impacto das barreiras arquitetônicas sobre as pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida são: a redução das oportunidades, o impedimento de expressar suas habilidades e de acessar todos os serviços oferecidos pela cidade como colaboradores ativos e produtivos da sociedade.

Com relação ao direito de locomoção, nos referimos ao direito de acessibilidade, que mesmo garantido por Lei, não apresenta a funcionalidade necessária para garantir a autonomia do exercício desse direito. Devemos entender que não podemos respeitar apenas o direito de ir e vir, mas principalmente o direito de existir, o que somente é possível através do respeito ao acesso das pessoas portadoras de deficiência. Nos últimos anos esses direitos tem se mostrado mais claros, as autoridades, pressionadas pelas Leis, vem tentando se adequar aos parâmetros legais estabelecidos, propiciando a inclusão das pessoas portadoras de deficiência que com seus direitos assegurados retribuem à sociedade o respeito recebido.

Hoje, as pessoas portadoras de deficiência estão inclusas no mercado de trabalho, mas muito mais pessoas estariam incluídas se pudessem sair de casa sozinhas, a começar pela calçada da própria rua, mesmo onde há transporte público adaptado, é praticamente impossível andar sem a ajuda de alguém. O direito ao transporte, apesar de ser elemento indispensável ao trabalho, tem vida própria, enquanto conteúdo de direito à integração social das pessoas com deficiência, o transporte não é apenas utilizado para o deslocamento e para o trabalho, mas ao lazer, às atividades de tratamento médico, dentre outras, a garantia da autonomia e independência, dessa forma a liberdade de ir e vir a qualquer lugar que se deseje e a qualquer hora. Esse direito não se resume apenas à colocação de ônibus adaptados à disposição das pessoas portadoras de deficiência, mas sim o acesso ao transporte público.

Pudemos notar no estudo de caso que a Empresa de Ônibus Guarulhos, se adaptou devido as exigências das leis, que a obrigou a incluir equipamentos e treinamento de seus colaboradores em função do usuário que precisa de um atendimento diferenciado, mas será que se não houve lei isso seria feito? Será que o administrador de uma empresa só modifica sua forma de trabalho se houver cobrança de lei e penalidade se a mesma não for cumprida?

O tema abordado tem grande importância para a gestão do administrador, pois como a própria Lei diz todos somos iguais perante ela, realizando assim, a inclusão social daqueles que por muito tempo foram esquecidos e deixados de lado por portarem algum tipo de limitação.

BIBLIOGRAFIA

ACESSIBILIDADE NOS TRANSPORTES: SÉRIE CADERNOS TÉCNICOS VOLUME 4 Coordenação Geral: BICALHO, Marcos Pimentel; VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara; Coordenação Técnica: AZEVEDO, Elizabete Maria de Aguiar. São Paulo: ANTP, 2006.

ALVES, Rubens Valtecidos. Deficiente físico – Novas dimensões da proteção ao trabalho. São Paulo: LTR, 1992.

BEVERVANÇO, Rosana Beraldi. Direitos das Pessoas Portadoras de Deficiência. Curitiba: CAOPDI, 2001.

BOARETO, Renato. Rede de transporte para pessoas com deficiência. São Paulo: ANTP, 1995.

BRASIL, Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para assuntos jurídicos (2004) Decreto Federal nº 5.296, Brasília, DF.

_____, Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para assuntos jurídicos (2000) Lei Federal nº 10.048, Brasília, DF.

_____, Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para assuntos jurídicos (2000) Lei Federal nº 10.098, Brasília, DF.

CANOTILHO, J.J. Gomes. Direito constitucional e teoria da constituição. 5 ed. Coimbra: Almedina, 2002.

DIAS, João Luiz da Silva. Acessibilidade ambiental no transporte público por ônibus. Revista dos Transportes Públicos, São Paulo: ANTP, 2001.

FAVERO, Eugenia Augusta Gonzaga. Direitos das Pessoas com Deficiência: Garantia de Igualdade da Diversidade. Rio de Janeiro: WVA Ed., 2004.

FEIJÓ, Alexsandro Rahbani Aragão. Direitos humanos e proteção jurídica da pessoa portadora de deficiência: normas constitucionais de acesso e efetivação da cidadania à luz da Constituição Federal de 1988. Ministério da Justiça, Secretaria de Direitos Humanos, 2002.

FERRAZ, A. C. P. et all. Transporte Público Urbano. São Paulo: Rima, 2001.

FILHO, Cândido Malta Campos. Cidades Brasileiras: seu controle ou o caos: o que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil. 2 ed. São Paulo: Studio Nobel, 1992.

KRELL, Andreas Joachim. Realização dos direitos fundamentais sociais mediante controle judicial da prestação dos serviços públicos básicos (uma visão comparativa). Revista de Informação Legislativa. Senado. Ano 36, nº 144, Outubro a Dezembro de 1999. p. 139 a 160.

LEMOS, A. B, **GIFONI NETO**, G, **LIRA**, M. F. A., **HEREDIA**, V. F. Melhoria da Qualidade no Atendimento aos Usuários de Transporte Coletivo Portadores de Deficiências e Mobilidade Reduzida (Ppd's). Anais do XIII Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, Porto Alegre: ANTP 2001.

LORENTZ, Lutiana Nacur. A Norma da Igualdade e o Trabalho das Pessoas Portadoras de Deficiência. São Paulo: LTr, 2006.

MAIA, Paulo Leandro. O abc da metodologia, métodos e técnicas para elaborar trabalhos científicos (ABNT). São Paulo: Leud, 2007.

MELO, Cândido Pinto. Pessoas deficientes: algumas coisas que é preciso saber. São Paulo: Conselho Estadual para Assuntos da Pessoa Deficientes, 1986.

MORAES, Alexandre de. Direito Constitucional. 11. Ed. São Paulo: Atlas, 2002.

OLIVEIRA, Carlos Afonso da Silva. Os direitos das pessoas portadoras de deficiência. Brasília: CORDE, 2001.

PRADO, Adriana Romeiro de Almeida. Município. Município acessível ao cidadão. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima/Cepam, 2001

QUARESMA, Regina. Comentários à legislação constitucional aplicável às pessoas portadoras de deficiência. Revista Diálogo Jurídico, Salvador, CAJ – Centro de Atualização Jurídica, n. 14, junho/agosto, 2002.

RAIA JR., Archimedes Azevedo. Acessibilidade e Mobilidade na Estimativa de um Índice de Potencial de Viagens utilizando Redes Neurais Artificiais e Sistemas de Informações. Tese (Doutorado) da Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo. 2000.

RAMOS, L. R. A mudança de paradigma na saúde e o conceito de capacidade funcional. São Paulo: Editora Manole Ltda, 2005.

RIBEIRO, Lauro Luiz Gomes. Manual dos direitos da pessoa com deficiência. São Paulo: Verbatim, 2009.

SANTOS, M. Por uma outro globalização: do pensamento único à consciência universal. 16ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SASSAKI, Romeu Kazumi. Inclusão: construindo uma sociedade para todos. 7ed. Rio de Janeiro: WVA, 2006.

_____. Vida independente: história, movimento, liderança, conceito, filosofia e fundamentos. Reabilitação, emprego e terminologias. São Paulo: RNR, 2003.

_____. Vida independente: na era da sociedade inclusiva. São Paulo: RNR, 2004.

SEMOB – Secretaria Nacional do Transporte e da Mobilidade Urbana, Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível. Atendimento adequado às Pessoas com Deficiência e Restrição de Mobilidade, Brasília, DF, 2005

SILVA, Otto Marques da. A epopéia ignorada: a pessoa deficiente na história do mundo de ontem e hoje. São Paulo: Dedas, 1998

SILVA, R. M. Proposição de programa para implantação de acessibilidade ao meio físico. Santa Catarina: UFSC, 2004.

SOUZA, Marcelos Lopes. Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002

CONDORCET, Bernard (2011). Acesso em: 09 abril 2011. Disponível em: http://intervox.nce.ufrj.br/~bernard/VI_encontro/4_ACESSI.TXT.