

Cidades acessíveis: um direito de todos

Volume 2

Urbanismo, Edificações e Transporte



Ministério Público do Estado de Minas Gerais

Cidades acessíveis: um direito de todos

**Vol. 2: Urbanismo,
Edificações e Transporte**

1ª edição

Belo Horizonte
PGJMG | 2025

Ficha técnica

Esta publicação foi elaborada a partir da cartilha ***Municípios construindo acessibilidade: o que todo prefeito deve saber***, de 2012, elaborada pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Social de Minas Gerais (SEDESE/MG), por meio da Subsecretaria de Direitos Humanos, da Coordenadoria Especial de Apoio e Assistência à Pessoa com Deficiência (CAADE) e do Conselho Estadual de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência (CONPED). Sua utilização foi autorizada pelos autores, conforme o Ofício SEDESE/GAB nº. 901/202 (Processo SEI nº 100450276, de 12 de outubro de 2024).

Ministério Público do Estado de Minas Gerais

Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Justiça de Promoção dos Direitos dos Idosos e das Pessoas com Deficiência (CAO-IPCD)

Responsável: Erika de Fátima Matozinhos Ribeiro – Promotora de Justiça e Coordenadora do CAO-IPCD

Material elaborado no escopo do projeto “AMPLIAR: acessibilidade para todos”

Elaboração: Bianca Gonçalves Lara, Diego Pessoa, Evelange Leão Rabelo, Janaína Amorim, Joana Campos Brasil, Marcos Fontoura de Oliveira, Maria do Socorro Pirâmides Soares, Renata Assis, Renata Longuinhos Guimarães, Roberto Carlos, Vania Samira Doro Pereira Pinto

Coordenação: Metrics Serviços de Consultoria e Engenharia Ltda

Organizações envolvidas: Conselho Estadual de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência do Estado de Minas Gerais (CONPED/MG); Conselho Regional de Fisioterapia e Terapia Ocupacional da 4ª Região (CREFITO-4 MG); Conselho Regional de Fonoaudiologia da 6ª Região (REFONO 6); Metrics Serviços de Consultoria e Engenharia Ltda; Ministério Público do Estado de Minas Gerais (MPMG); rede LevanteBH; Renata Assis Arquitetura Urbana Ltda; Secretaria de Estado de Desenvolvimento Social de Minas Gerais (SEDESE/MG); Secretaria de Estado de Educação de Minas Gerais (SEE/MG); Secretaria de Estado de Infraestrutura, Mobilidade e Parcerias de Minas Gerais (SEINFRA/MG) e Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG)

Produção: Assessoria de Comunicação Integrada (Asscom/MPMG)

Capa, projeto gráfico e diagramação: Esther Gonçalves

Ilustração: Marcus Andrade (Ferramentas utilizadas: Dzine, Ideogram, LeonardoAI, ChatGPT 40 Plus e Adobe Photoshop)

Revisão: Fernanda Cunha Pinheiro

Confira os volumes da série “Cidades acessíveis: um direito de todos”

Volume 1: Comportamento e Comunicação

Volume 2: Urbanismo, Edificações e Transporte

Volume 3: Tecnologias Assistivas

[CLIQUE AQUI PARA ACESSAR TODOS OS VOLUMES](#)

Minas Gerais. Ministério Público. Procuradoria-Geral de Justiça.

M663u Urbanismo, edificações e transporte / Ministério Público do Estado de Minas Gerais, Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Justiça de Promoção dos Direitos dos Idosos e das Pessoas com Deficiência. – Belo Horizonte : ASSCOM, 2025.
68 p. : il. – (Cidades acessíveis : um direito de todos; v. 2)

ISBN 978-65-88261-23-1

1. Acessibilidade para pessoas com deficiência. 2. Projeto de acessibilidade. 3. Espaço acessível. I. Título

CDDir 341.272
CDU 342.7

Índice

Clique no item do índice para ir diretamente ao seu conteúdo

Apresentação	5
População com deficiência no Brasil	10
O que é acessibilidade	14
O que são barreiras	16
Acessibilidade e mobilidade urbana	17
Acessibilidade e calçadas	22
Acessibilidade em reformas e adaptação das vias urbanas	27
Acessibilidade em reformas de adaptação e em novos edifícios	36
Acessibilidade nos vínculos entre os meios de transporte	43
Acessibilidade em pontos turísticos	47
Acessibilidade e escolas inclusivas	49
Acessibilidade: estratégias, grupos e programas de ação	59
Para saber mais (links úteis)	64
Legislação e normas	65
Referências	67

Apresentação

Você já parou para pensar que, apesar dos avanços ocorridos na garantia dos direitos das pessoas com deficiência, ainda há diversos obstáculos, como barreiras físicas, digitais, de comunicação e sociais, que dificultam a realização de atividades cotidianas e, conseqüentemente, a inclusão efetiva desse grupo na sociedade?

A legislação brasileira sobre acessibilidade vem sendo aperfeiçoada, de forma gradativa, desde a [Constituição Federal de 1988](#). Momento-chave foi, certamente, a adesão à Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, de 2006. Ela teve protocolo facultativo assinado em 2007, tendo sido recepcionada por [Decreto Legislativo em 2008](#) e por [Decreto Presidencial em 2009](#).

Em 2015, com a promulgação da [Lei Brasileira de Inclusão \(LBI\)](#), o direito à acessibilidade tem novo impulso. Essa lei determina que “O desenho universal

será sempre tomado como regra de caráter geral” (Art. 55, § 1º). E mais: os princípios do desenho universal devem ter “como referência as normas de acessibilidade” (Art. 55, *caput*).

Desenho universal é o processo de criar espaços, produtos, serviços e meios de comunicação que possam ser utilizados por **todas as pessoas**, independente de suas características pessoais, idade ou habilidades. O objetivo é que todos possam utilizar com independência e segurança os diversos lugares, produtos e objetos, **sem a necessidade de adaptações**.

Por exemplo, o uso de rampas, além de possibilitar a locomoção de quem usa cadeira de rodas, também facilita o deslocamento de quem estiver empurrando um carrinho de bebê.

A acessibilidade com desenho universal é um direito de todas as pessoas, a ser ofertado e garantido pelo poder público. Ela não é um direito apenas de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida:

é um direito de todas as pessoas, em todos os locais, em todo o tempo.



Por isso, quando alguém pergunta quantas entradas de uma determinada edificação devem ser acessíveis, a resposta é imediata: **todas as entradas de todas as edificações!** Quando alguém pergunta quais vagas de estacionamento privado de uso coletivo devem ter uma faixa de travessia para segurança dos pedestres, a resposta também deve ser imediata: **todas as vagas de todos os estacionamentos.**

Cabe, portanto, a prefeitas e prefeitos, governadoras e governadores, promotoras e promotores de Justiça

cumprir e fazer cumprir integralmente a exigente legislação brasileira de acessibilidade.

Supostas faltas de espaço físico e/ou dificuldade de empenhar recursos para adaptar edificações e serviços não podem servir como justificativa para não garantir a acessibilidade: elas podem, no máximo – e a depender do caso –, flexibilizar prazos.

Preocupado com esse panorama, o Ministério Público do Estado de Minas Gerais, por intermédio do Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Justiça de Promoção dos Direitos das Pessoas Idosas e das Pessoas com Deficiência e de parcerias interinstitucionais e intersetoriais, lançou o projeto [“aMPliar: acessibilidade para todos”](#).

O propósito do projeto é estimular e apoiar as cidades de Minas Gerais no desenvolvimento de planos de acessibilidade, por meio de ações planejadas e permanentes, de curto, médio e longo prazos, que permitam a diminuição ou eliminação de barreiras e, com isso, a inclusão de fato das pessoas com deficiência na sociedade.

Este guia, que faz parte de uma série de três volumes, é um dos instrumentos do projeto que busca

facilitar a compreensão sobre as diversas barreiras e formas de possibilitar o melhor e maior acesso das pessoas aos espaços, produtos, serviços e informações, promovendo inclusão social.

Este volume trata das barreiras urbanísticas, arquitetônicas e de transportes.

População com deficiência no Brasil

O desenvolvimento humano no mundo e no Brasil teve como um dos avanços a evolução do antigo modelo médico de identificação da pessoa com deficiência para o modelo social, resultando em uma abordagem psicossocial dessa constatação. Segundo essa perspectiva, a análise parte da interação entre pessoa e meio ambiente e como essa interação é afetada pelas barreiras existentes.

Conforme [dados levantados pelo IBGE](#) no Censo 2022, considerando as pessoas a partir dos dois anos de idade, foram identificadas **17,2 milhões de pessoas com deficiência no Brasil, o que corresponde a 8,4%** da população na faixa etária pesquisada. O mesmo levantamento aponta que, em cada grupo etário, as pessoas com deficiência apresentavam o menor grau de instrução e concentração de renda mediana.



No ano de 2019, constatou-se que cerca de **14,5 milhões de domicílios no Brasil tinham moradores com ao menos um tipo de deficiência, correspondendo a 19,8% dos lares brasileiros**, sendo a maioria em zonas rurais e com variações de percentuais de região para região.

O [censo escolar](#) demonstra as dificuldades permanentes na efetivação da educação inclusiva, revelando impactos significativos na frequência e permanência escolar, especialmente das pessoas com deficiência entre 6 e 17 anos, bem como nas taxas de conclusão do ensino médio.

Os maiores índices de dificuldade para se comunicar, para compreender e ser compreendido, lembrar-se das coisas e de dificuldade de concentração ocorrem na infância.

Para os indivíduos surdos filhos de pais não surdos a dificuldade é ainda maior, pois nesse caso existe uma diferença linguística envolvida. Estima-se que **mais de 90% dos surdos nascem em lares de ouvintes**. Para eles, não há acesso à experiência auditiva ou esse acesso é limitado, o que, conseqüentemente, prejudica o desenvolvimento da linguagem. (SILVA, 2022).

Em relação ao mercado de trabalho, convém mencionar que **a taxa de desocupação de pessoas com deficiência com idade entre 14 e 29 anos é de 25,9%**, com aumento desses índices quando há sobreposição a outros fatores como gênero e raça. Além disso, o rendimento médio das pessoas com deficiência representa cerca de dois terços do rendimento das pessoas sem deficiência, e, segundo as estatísticas, elas recebem valores menores em todas as atividades econômicas avaliadas.

Os dados revelaram que das pessoas com deficiência residentes no Brasil, no ano de 2019, 5,1% estavam abaixo da linha da pobreza extrema e 18,2% abaixo da linha da pobreza, o que representa **23,3% do total de pessoas com deficiência vivendo com cerca de US\$ 5,5 (dólares americanos) por dia**. Como decorrência desse quadro, no mesmo ano, nos domicílios com até

meio salário-mínimo de rendimento per capita, 51,2% das pessoas com deficiência receberam algum tipo de benefício social, havendo um percentual menor das pessoas com deficiência no acesso à moradia com bens essenciais (esgotamento sanitário, água em rede e coleta de lixo) quando comparadas às pessoas sem deficiência.

Diante dessa realidade, é possível perceber que garantir à pessoa com deficiência acesso adequado a direitos como educação, saúde e participação na sociedade é medida fundamental para eliminar as desigualdades, aumentar a qualidade de vida e bem-estar e assegurar a construção de uma sociedade inclusiva.

O que é acessibilidade

Se fosse possível resumir acessibilidade a um único termo, provavelmente o que melhor a definiria seria “tudo”. Isso porque acessibilidade é tudo aquilo que permite a todas as pessoas a utilização de produtos, serviços, instalações, transportes, a compreensão de informações, a realização de comunicação e a interação com outra pessoa de forma segura, independente e livre de obstáculos.

Ela pode ser estabelecida por meio de medidas simples e gradualmente implementadas, em harmonia com os princípios e aplicação do *desenho universal como orientação geral*, ou seja, *produtos, ambientes, programas e serviços devem ser criados em formato que permita serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico* (artigos 3º e 55 da **Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência**, também conhecida como **Estatuto da**

Pessoa com Deficiência – [Lei 13.146](#), de 6 de Julho de 2015).

Reunir esforços para promover a acessibilidade é mais que um compromisso responsável: é um investimento que, além de efetivar uma obrigação legal, proporciona a inclusão, a autonomia e a dignidade da pessoa com deficiência, garantindo a todos os cidadãos uma cidade justa e igualitária.



O que são barreiras

A Lei Brasileira de Inclusão ([Lei 13.146/2015](#)) estabelece que as barreiras são de seis ordens: **urbanísticas, arquitetônicas, nos transportes, nas comunicações e informações, nas atitudes ou comportamentos e tecnológicas**. Porém, é seguro afirmar que configuram barreiras os entraves e obstáculos de quaisquer naturezas que dificultem ou impeçam a participação de pessoas na sociedade ou na satisfação de um direito.

Acessibilidade e mobilidade urbana

Acessibilidade é um dos direitos fundamentais da humanidade!

Para entendermos o que é igualdade, liberdade e fraternidade, exercidas de forma plena, precisamos nos lembrar que toda pessoa tem direito a:

- ir ou voltar para onde quiser, a qualquer hora;
- saber como chegar lá;
- poder seguir pelo caminho de sua escolha;
- fazer tudo isso com autonomia e segurança.

As prefeitas e prefeitos precisam garantir que todas as pessoas possam se deslocar pela cidade, tanto na área urbana quanto na área rural, com autonomia, segurança, conforto, independência e espontaneidade. Isso é um direito que precisa ser efetivado com ações concretas, lembrando sempre que:

- a falta de autonomia pode gerar apatia e depressão;
- a falta de segurança pode gerar acidentes, medo e agressividade;
- a falta de conforto pode afastar o uso;
- a falta de independência pode gerar ansiedade;
- a falta de espontaneidade pode gerar isolamento e solidão.

Para muitas pessoas, os problemas são tantos e existem há tanto tempo que parecem naturais, como se devessem continuar existindo.

Os problemas de mobilidade são causados:

- por ações mal planejadas na cidade;
- por vandalismo;
- por falta de manutenção;
- pelo descumprimento das normas e leis de acessibilidade e impunidade dos infratores (pessoas e entidades);
- por falta de fiscalização e de boa análise de projetos.

Tudo isso tem a ver com a administração das cidades, pois a gestão municipal deve atuar na eliminação dos problemas e na promoção da inclusão social. Planejar e executar ações que evitem e que resolvam problemas de mobilidade também é pensar em acessibilidade para todos e em direitos humanos.

O Brasil já possui políticas e recursos para garantir acessibilidade com desenho universal em todos os espaços, transportes, mobiliários e equipamentos urbanos de suas cidades, tanto na zona urbana quanto na rural, bem como na informação e na comunicação. Cabe aos gestores municipais, juntamente com os moradores, preparar seus planos de acessibilidade para melhorar a qualidade de vida na localidade. É necessário o empenho de todos para garantir a acessibilidade **para todos**.

Todo Município deve promover a acessibilidade para todas as pessoas, sem que isso tenha que esperar a solução de outros problemas. A acessibilidade ambiental deve ser buscada ao mesmo tempo em que todos os outros problemas vão sendo resolvidos, sempre junto com a comunidade e visando o interesse da comunidade.

Para garantir a acessibilidade para todas as pessoas, todo Município deve traçar planos de adaptação, de implantação, de ampliação, de manutenção e de fiscalização.

Os planos municipais de acessibilidade com desenho universal devem considerar:

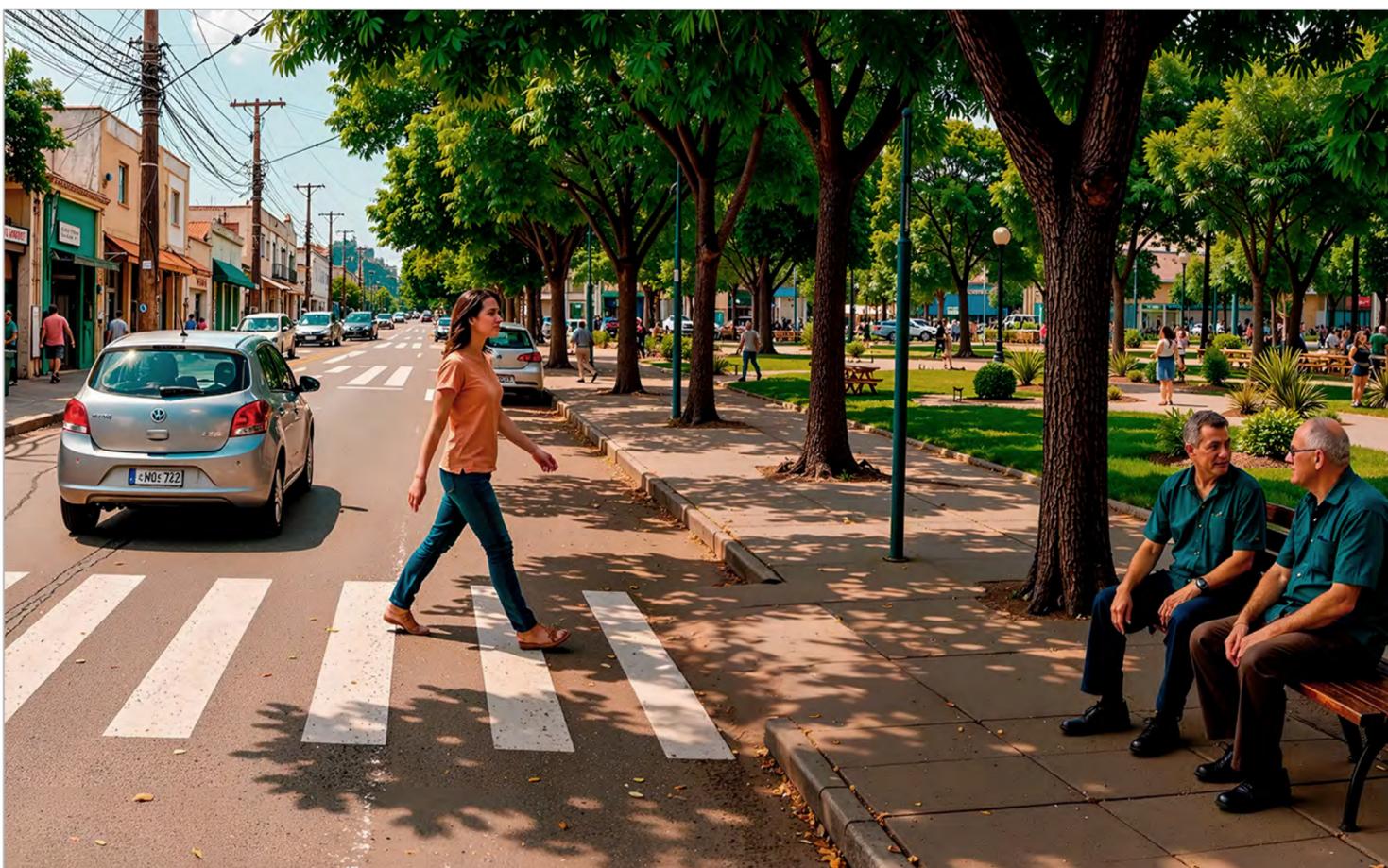
- respeito à mobilidade nos espaços dos pedestres;
- reformas de adaptação e construção de novas vias;
- reformas de adaptação e construção de novos edifícios;
- reformas de adaptação e implantação de bairros;
- vínculos entre os meios de transporte que favoreçam a integração entre diferentes tipos de transporte;
- definição de áreas de estacionamento preferencial e sua devida fiscalização;
- acessibilidade nos pontos turísticos, praças e parques;
- escolas inclusivas;
- estratégias e programas de ação com cronogramas, metas e prazos;
- interlocução com a sociedade organizada para garantir monitoramento permanente.

Acessibilidade é garantir autonomia e segurança nos espaços dos pedestres.

Construindo a acessibilidade para todas as pessoas, o Município precisa sempre evitar que o cidadão seja exposto a riscos à sua integridade física quando, por exemplo, atravessar uma avenida, uma estrada ou uma rua.

A rua e a calçada podem ser locais de encontro entre as pessoas, de convívio, de lazer, prazer e

brincadeira, tanto quanto as praças, os parques e os jardins. Para isso, a relação entre os veículos e os pedestres deve permitir que haja respeito mútuo ao tempo e ao espaço de cada um, além da acessibilidade, da visibilidade, da previsibilidade dos comportamentos e do respeito à passagem livre de obstáculos.



A regra de uma convivência mais humana na cidade é simples: todos respeitam todos, sempre priorizando os mais frágeis. O [Código de Trânsito Brasileiro](#), inclusive, estabelece que o pedestre tem prioridade sobre os veículos por ser o elemento mais vulnerável no trânsito. Para isso, condições seguras de acesso e uso devem existir em todos os espaços de circulação de pedestres, como calçadas, passarelas, passagens subterrâneas e faixas de travessia.

Acessibilidade e calçadas

Leis antigas em muitas cidades atribuem o custo de construção e de manutenção da calçada somente ao proprietário do imóvel. Contudo, para garantir a acessibilidade de todas as pessoas, isso precisa ser ampliado.

O poder público e a comunidade local devem ajustar suas leis, regulamentos e o comportamento social para que a experiência satisfatória de utilização das calçadas seja responsabilidade de todos, inclusive da própria comunidade.

Isso significa que, para se ter uma calçada acessível, as despesas podem ser custeadas e administradas pelo poder público. A qualidade da superfície das calçadas precisa ser bem controlada, inclusive com a padronização de materiais e formatos apontados pelas boas práticas profissionais. Uma

fiscalização eficiente precisa ser estruturada para que os projetos sejam bem elaborados e as implantações sejam bem executadas, seja quem for o responsável (poder público ou privado) por projetar e implantar.

As legislações vigentes costumam determinar ao proprietário dos terrenos a obrigatoriedade de construir a calçada e manter suas condições de utilização, com reformas sempre que necessárias. A implantação precisa ser feita com:

- material regular e antiderrapante;
- uma passagem livre de barreiras (faixa livre de pelo menos 1,20 metro de largura) que seja contínua, horizontal ou em plano inclinado;
- sinalização tátil (direcional e de alerta) no piso, sempre que indicado;
- espaço livre o suficiente para manobras de uma cadeira de rodas junto às entradas (pelo menos 1,5 metro);
- passagem sem degrau para acesso à edificação e para a ligação entre calçadas de terrenos vizinhos;
- corrimãos nas passagens, em locais com declividade superior a 5%;

- áreas de descanso em frente às entradas dos terrenos e de edifícios, com:
 - » patamares planos;
 - » iluminação ao nível do piso;
 - » toldo ou marquise para portas principais;
 - » bancos e jardins acolhedores.

Cabe sempre ao poder público municipal, seus órgãos e parceiros:

- manter atualizado e em prática o Código de Obras e Posturas, exigindo minimamente os requisitos de acessibilidade expressos nas normas técnicas da [Associação Brasileira de Normas Técnicas \(ABNT\)](#);
- aprovar o traçado e a construção de novas vias somente onde possam ser implantadas calçadas com acessibilidade;
- fiscalizar as condições de acessibilidade das calçadas e dos edifícios antes de emitir o “habite-se” para uma obra recém-construída;
- fiscalizar a acessibilidade das calçadas nos períodos da avaliação venal do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU);
- punir com todos os rigores da lei aqueles que construam calçadas com:

- » degraus desnecessários;
 - » obstruções;
 - » desníveis e declividade irregulares;
 - » pisos escorregadios;
- impedir que empresas e pessoas danifiquem calçadas ou façam nelas modificações, sem a devida autorização e programação da obra junto ao Município;
 - manter programa emergencial de reparos para calçadas, caso ocorram buracos, estragos etc.;
 - impedir que a passagem de pedestres na calçada seja bloqueada por estragos no piso, postes, pilares, barracas de ambulantes, equipamentos, bancas de jornais e revistas, mesas e cadeiras de bares, lixeiras, plantas, pessoas em pé em frequentes filas e por obras em andamento;
 - valorizar o esforço dos contribuintes que construam calçadas acessíveis para todos e recompensá-los com, por exemplo:
 - » incentivos fiscais;
 - » participação no custeio das reformas;
 - » premiações;
 - » acréscimo do aproveitamento da área possível de construção no terreno para fins de valorização imobiliária;

- garantir que haja um só tipo de piso (antiderrapante, regular e contínuo) na calçada, sem rejuntas salientes ou abaulados;
- implantar tal piso nas áreas de travessia, no cruzamento de vias, na faixa de passagem de pedestres pela calçada e no espaço de movimentação junto às entradas de edificações;
- garantir que a drenagem das vias seja livre e limpa o suficiente para manter o meio-fio em baixa altura e evitar a inundação de chuva sobre o espaço do pedestre na calçada;
- selecionar árvores que não tenham espinhos, não soltem folhas frequentemente e não tenham raízes salientes;
- efetuar a coleta de lixo coordenada com o programa da varrição e limpeza das calçadas e vias.

Acessibilidade em reformas e adaptação das vias urbanas

Muitas estradas, avenidas, ruas, praças e becos foram construídos nas cidades antes de surgirem a consciência social e a exigência legal de que devemos garantir acessibilidade para todas as pessoas, no presente e no futuro.

Por isso, sempre que necessário, o Município precisará adaptar os espaços dos pedestres, as áreas dos pontos de parada de ônibus, táxis e outros veículos, bem como as áreas de estacionamento de veículos.

Algumas adaptações podem custar valores financeiros consideráveis, mas, ainda assim, o custo social por perdas individuais em acidentes, atropelamentos e colisões entre veículos com vítimas é muito maior.

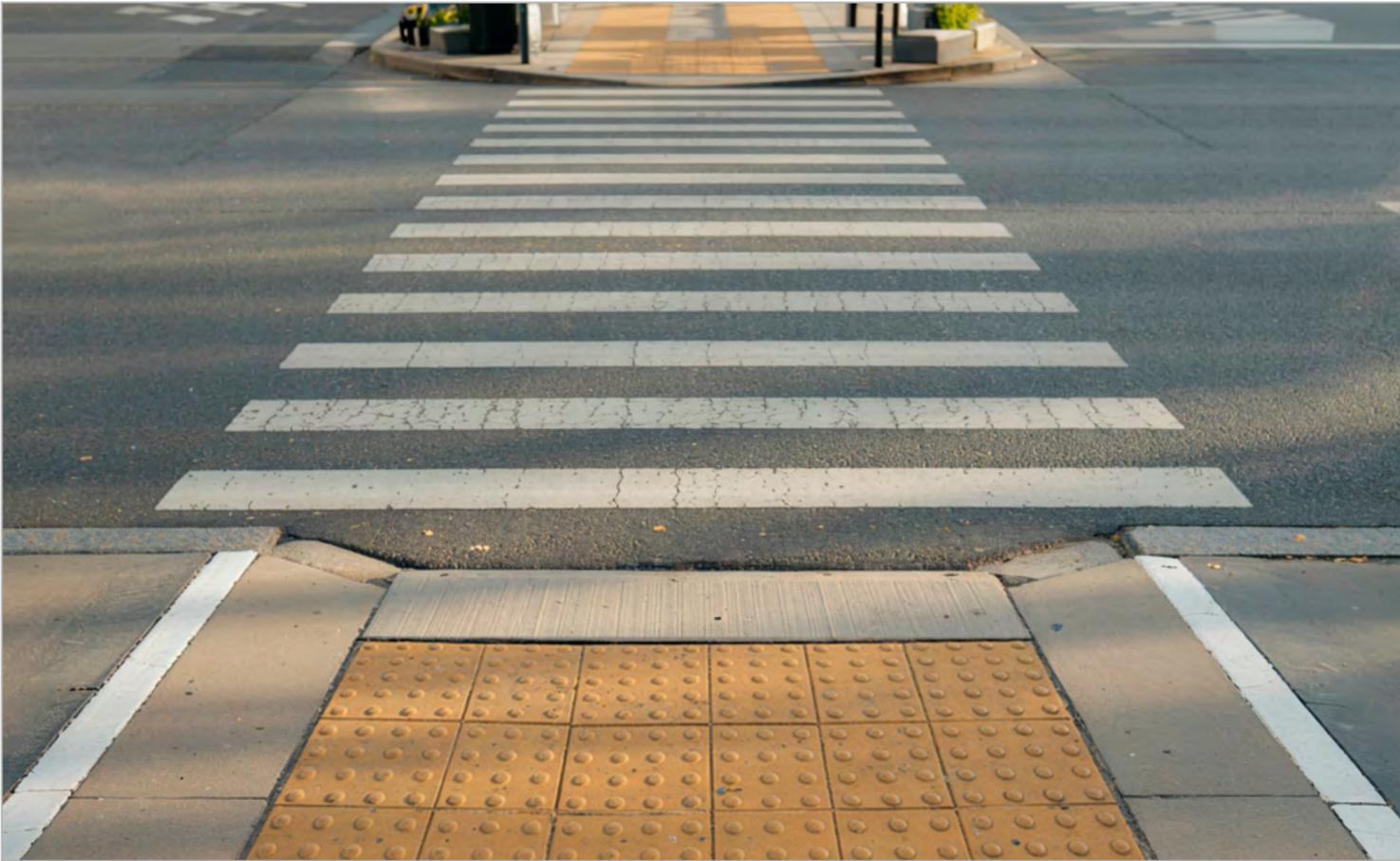
Nos espaços dos pedestres, as adaptações incluem:

- a instalação de rampas nas calçadas ou elevação na via para garantir travessias seguras e autônomas para os pedestres;
- a construção e a manutenção de calçadas que garantam a passagem livre para os pedestres em toda a cidade;
- a realocação de mobiliários (tais como: postes, placas, cestos de lixo, bancos, telefones públicos, caixas de correio etc.) fora da área de pedestres, em locais que mantenham a largura livre para a passagem;
- a instalação de pisos com textura antiderrapante e com sinalização visual e tátil.

As rampas das calçadas nunca devem fazer degraus sobre as faixas de travessia de pedestres.

ATENÇÃO:

mais de meio centímetro é degrau!



Rampas estreitas (com 1,20 metro de largura na passagem) que liguem o nível da área de pedestres com o da pista dos veículos só devem ocorrer para adaptação de calçadas já existentes, onde seja possível uma baixa altura do nível das pistas de veículos para assim se obter uma rampa bem suave.

Em novas calçadas, as rampas devem seguir, minimamente, os requisitos de acessibilidade vigentes à época da construção – sendo necessário realizar modificações quando houver atualização na legislação –, sempre buscando soluções com desenho universal. As rampas devem ser suaves.

IMPORTANTE lembrar que fazer adaptações nem sempre traz os melhores resultados. Por isso, o ideal é já construir, desde o princípio, espaços com acessibilidade, seguindo os princípios do desenho universal, para que não seja necessário fazer reformas e adaptações futuras, que muitas vezes não chegam na melhor solução de funcionalidade.

Por exemplo: melhor do que implantar rampas nas calçadas é projetar e implantar calçadas que sejam realmente preparadas para oferecer acessibilidade para todas as pessoas.

Quando instalar na pista uma faixa elevada para reduzir a velocidade dos veículos, o Município precisa consultar previamente as entidades representativas de pessoas com deficiência visual. **Isso é uma exigência legal.** Além disso, é necessário executar o piso da plataforma com material de textura diferente da calçada e da pista, dando melhores condições de segurança.

Deve-se investir também:

- no tratamento e manutenção de sinalização em placas, marcações e instrumentos de aferição de velocidade;
- na drenagem de chuva no local, considerando um sistema que garanta a circulação dos pedestres, sem obstáculos e riscos à sua segurança, como degrau, calha ou vala na ligação com a calçada;
- no desenvolvimento, em conjunto com outras medidas, de elemento de moderação de tráfego, que garanta que os veículos se aproximem numa velocidade segura da travessia;
- em acréscimos de calçadas para redução da extensão da travessia.

Em vias urbanas também se faz necessário pensar na acessibilidade em locais onde há interferência com estruturas cicloviárias, sejam ciclovias, ciclofaixas ou espaços compartilhados. Dentre os pontos de atenção, podem ser citados:

- garantir a continuidade da sinalização tátil, inclusive em pontos de travessia de pedestres sobre estruturas cicloviárias;
- não restringir a faixa livre de pedestres com a estrutura cicloviária;

- garantir uma área de espera suficientemente larga entre os pontos de travessia dos pedestres, seja sobre as estruturas cicloviárias ou entre a estrutura cicloviária e a pista de rolamento.

Nas áreas dos pontos de parada de ônibus, mais adaptações são necessárias e incluem:

- possibilitar que o ônibus possa parar bem próximo da calçada ou da estação elevada, cumprindo o requisito de acessibilidade de 3 cm de distância e de altura (fronteira) em todas as portas de embarque/desembarque;
- a instalação de bancos de espera cobertos, com espaço para cadeira de rodas e em posição que facilite ao pedestre ver os ônibus que chegam;
- a implantação de sinalização tátil.



É necessário ainda que o poder público fiscalize constantemente para que o local não seja bloqueado por veículos parados de forma irregular.

Nas áreas de estacionamento de uso coletivo de veículos particulares (seja em vias públicas ou em shoppings, supermercados etc.), mais adaptações são necessárias e incluem:

- sinalização vertical (placas);
- sinalização horizontal (pintura) na vaga com o símbolo 60+ para pessoas idosas ou o símbolo internacional de acessibilidade (SIA) para pessoas com deficiência;
- sinalização horizontal (pintura) com faixas zebradas no lado do motorista, em cada vaga reservada para pessoas com deficiência.

IMPORTANTE: vagas frontais à calçada (a 90 graus) funcionam melhor para uso de pessoas com deficiência que vagas paralelas ou com eixo inclinado (45 ou 60 graus).

O Município deve desenvolver um programa de implantação, manutenção e controle do uso de vagas reservadas para pessoas idosas e para pessoas com deficiência, considerando:

- a emissão e renovação de credenciais;
- o atendimento suficiente de vagas reservadas, conforme o local e a demanda, sempre mantendo as quantidades mínimas determinadas pela legislação (2% das vagas para pessoas com deficiência e 5% das vagas para pessoas idosas);
- a manutenção permanente da sinalização e das condições de uso;
- a vigilância constante para que tanto as vagas reservadas quanto a rampa de acesso à calçada não fiquem bloqueadas por veículos parados irregularmente;
- a necessidade de caminho seguro para pedestres, com largura mínima de 1,20 m, em estacionamentos de uso coletivo localizados em edificações públicas ou privadas (shoppings, hospitais, instituições de ensino etc.).

O Município deve preparar um plano de implantação de sinais sonoros nos semáforos da cidade,

caso eles existam. O plano deve ser elaborado com a participação das entidades representativas de pessoas com deficiência e de pessoas idosas. Os sinais sonoros devem ser reguláveis em função do som ambiente nos diferentes momentos do dia e ao longo dos dias e não deve provocar incômodos. Esse recurso é imprescindível para as pessoas com deficiência visual, mas é também útil para muitas outras pessoas.

Acessibilidade em reformas de adaptação e em novos edifícios

O Município deve promover a adaptação dos edifícios já existentes e cuidar para que os novos não possuam barreiras às pessoas com **mobilidade reduzida**.

Mobilidade reduzida é a condição da pessoa que apresenta dificuldade para se deslocar com segurança e autonomia nos espaços de uso coletivo. Essa condição pode ser temporária ou permanente, causada por diferentes fatores, como doenças, acidentes, envelhecimento e deficiências (de natureza física, mental, intelectual ou sensorial).

O comprometimento de mobilidade, ou mobilidade reduzida, se dá em diferentes espaços e situações, tais como: ruas, calçadas, edificações, meios de transporte, na comunicação, no uso de tecnologias, entre outros.

Caso não seja possível adaptar os edifícios utilizados pelo Município, então ele deve buscar outras instalações que garantam a acessibilidade.

Numa cidade em que existem barreiras arquitetônicas e urbanísticas, devem-se priorizar as reformas de adaptação em praças e edificações que abrigam serviços de interesse público.

A reforma das edificações já existentes que possuam barreiras deve seguir a seguinte ordem de prioridade para adaptação:

- as entradas (preferencialmente com amplo tratamento arquitetônico local);
- garantir espaço para parada de veículos, com área de embarque e desembarque para todas as pessoas, e vagas de estacionamento reservadas para

para pessoas idosas e para pessoas com deficiência ou comprometimento de mobilidade;

- garantia de acesso autônomo e seguro à edificação;
- os corredores dos edifícios devem ligar todas as áreas por passagens sem degraus ou com rampas suaves antes e após uma área de movimentação;
- as áreas de movimentação em todos os cômodos devem ter espaço livre mínimo do tamanho de um círculo de 1,5 metro de diâmetro;
- ter balcões e guichês de atendimento acessíveis com desenho universal;
- prever espaço para pessoa em cadeira de rodas e assentos para pessoas com mobilidade reduzida nas áreas de recepção e salas de espera.

Novas construções devem sempre ser acessíveis para todas as pessoas. Os edifícios que prestam serviços de interesse público devem:

- ter entrada com caminho acessível até os pontos de ônibus;
- estar localizados preferencialmente em ruas planas ou ter área plana junto às entradas, sem degraus;

- ter área interna plana para embarque e desembarque e para estacionamento reservado de veículos;
- ter pessoal treinado para atender pessoas que só se comunicam em Língua Brasileira de Sinais (Libras);
- ter mapas táteis e pisos com sinalização tátil;
- ter balcões e guichês de atendimento acessíveis com desenho universal;
- prever espaço para pessoa em cadeira de rodas e assentos para pessoas com mobilidade reduzida nas áreas de recepção e salas de espera.

Os edifícios que prestam serviços de interesse coletivo e público devem, sempre que possível, ter banheiros acessíveis com desenho universal e, minimamente:

- sanitários individuais tipo família, com porta larga (80 cm no mínimo) e espaço suficiente (área mínima de 2,30 metros x 2,10 metros) para uso de uma pessoa com deficiência junto com seus familiares ou atendentes.

As construções de baixo custo e interesse popular também devem ser acessíveis. Uma casa simples será acessível se:

- o nível do piso da casa estiver ligado sem degraus à calçada;
- houver espaço suficiente para uma rampa suave entre o nível da entrada e o nível da rua;
- houver calçamento cimentado, pelo menos entre a pista de veículos e o piso da casa;
- houver um banheiro com espaço livre para a movimentação e suficiente para conter a área de um círculo de no mínimo 1,5 metro de diâmetro entre a pia, o vaso, a abertura da porta e o chuveiro;
- houver espaços livres de movimentação em círculo junto às portas e dentro dos cômodos principais.

Edifícios residenciais ou casas de moradia unifamiliar estarão minimamente adequados desde que sejam acessíveis e tenham os principais cômodos no mesmo nível da porta de entrada, sendo eles, pelo menos:

- um banheiro;
- a cozinha;
- uma sala de refeições;
- um dos quartos (preferencialmente, todos).

Edifícios residenciais coletivos (condomínios, conjuntos habitacionais) ou de moradia multifamiliar

com mais de um andar já devem ser construídos com o fosso para o elevador, cuja instalação terá custo menor do que se a construção for feita sem o fosso. As áreas sociais são de uso coletivo e devem ser acessíveis a todos os moradores e visitantes.

A seguir, alguns tipos de espaços e de construções que são de interesse social e/ou função comercial, devendo ser acessíveis com prioridade:

- instituições de acolhimento de pessoas com deficiências, pessoas idosas, crianças e adolescentes;
- clínicas (e outros serviços de saúde);
- escolas (e demais instituições de ensino);
- rodoviárias (e demais terminais de transporte);
- delegacias e penitenciárias;
- bancos, correios, cartórios, farmácias (e outros postos de serviços);
- supermercados (e outros armazéns de suprimentos);
- bares (e outros locais de encontro social);
- restaurantes (de diversos tipos);
- lojas (e demais centros comerciais);
- hotéis (e serviços similares de hospedagem);
- oficinas (mecânicas e similares);
- salão de beleza (ou barbearia e afins);
- *lan-house* ou centros de inclusão digital – para uso de computadores ou oferta de serviços de internet;
- estações repetidoras de rádio e/ou televisão;
- igrejas (e outros locais de culto religioso);

- cemitérios e velórios;
- clubes (e outros locais de prática esportiva);
- parques e praias (e outros locais de diversão);
- teatros (e outras salas de concerto e cinema).

Outros edifícios que venham a existir, conforme necessidades específicas e ocasionais de utilidade pública, a história de cada lugar, o tamanho da cidade, ou que surjam com as mudanças constantes na vida da cidade também precisam ser acessíveis. Por exemplo:

- locais de votação eleitoral;
- postos de vacinação;
- quartéis militares;
- distritos do corpo de bombeiros;
- locais temporários para shows, comícios etc.

Em todos os locais frequentados pelo público em geral, a acessibilidade deve ser prevista para todas as pessoas, independente de deficiência e/ou redução de mobilidade.

Acessibilidade nos vínculos entre os meios de transporte

Toda cidade deve planejar seu desenvolvimento e oferecer meios de transporte que possam ser usados por todas as pessoas. Para tanto, é preciso: serem acessíveis para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, não haver congestionamentos, não haver superlotação das vias nem dos espaços de uso do pedestre. Afinal, os meios de transporte existem para proporcionar o ir e vir de todos.

As pessoas que usam o transporte público devem poder fazer seus trajetos sentadas. Se os veículos cruzam a cidade lotados com pessoas em pé, em diferentes horários do dia, isso é sinal de que é necessário aumentar a oferta nas linhas de transporte coletivo.

IMPORTANTE: a legislação brasileira não permite a “acessibilidade assistida”. Isso porque acessibilidade pressupõe a autonomia e a segurança das pessoas e, portanto, não há como a acessibilidade ser assistida.

Trechos de ruas planas são os locais onde o embarque e o desembarque de passageiros podem ser feitos nas melhores condições de acessibilidade e segurança, lembrando que:

- quando um ônibus passa por vias inclinadas, com perfil de declividade acima do permitido pelas normas técnicas, devem-se buscar, cuidadosamente, locais menos inclinados para regulamentar as paradas;
- ônibus urbanos e intermunicipais, táxis, micro-ônibus, vans, charretes turísticas, trólebus, trens metropolitanos, embarcações, ou seja, todo o sistema de transporte deve garantir acessibilidade com autonomia e segurança tanto no local de embarque e desembarque quanto no interior dos veículos;

A entrada e a saída acessíveis dos veículos urbanos devem ser em nível, sem escadas e facilitadas por

sistemas de rebaixo da estrutura do veículo, reduzindo a altura e a distância do piso dos veículos em relação ao nível do local onde o usuário embarca e desembarca, lembrando que:

- em plataformas elevadas construídas nos pontos de embarque e desembarque (como acontece em corredores de BRT), devem-se garantir pelo menos os requisitos mínimos de acessibilidade, não sendo permitidas valas e vazios na passagem dos passageiros;
- em terminais rodoviários de transporte coletivo, devem-se garantir todos os requisitos de acessibilidade vigentes, bem como banheiros acessíveis, sanitários individuais adequados com espaço para a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida e seu familiar, pessoal treinado para atendimento e sinalização adequada (inclusive tátil).

No espaço interno dos veículos, deve haver:

- passagem sem degraus e preferencialmente sem roletas;
- suportes nos corredores em alturas diferentes, para uso de pessoas de tamanhos diferentes;
- sinalização visual e sonora;

- pelo menos uma área sem assentos segura para fixar com segurança cadeira de rodas ou carrinho de bebê;
- assentos preferenciais identificados e localizados próximos às portas para uso de pessoas com mobilidade reduzida.

Os meios de transporte devem ser integrados uns com os outros, independente de quem seja o gestor ou o operador (trens, ônibus, micro-ônibus, vans, táxis e bicicletas), estimulando que menos pessoas usem automóvel particular. É fundamental que o gestor público e os operadores privados invistam na capacitação e treinamento de motoristas e cobradores para serem cordiais e atender às necessidades das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida ao embarcarem no veículo, durante toda a viagem e ao desembarcarem em seu destino, sempre respeitando a pessoa com deficiência e suas decisões.

Recomenda-se manter uma **ouvidoria** junto ao gestor ou operador para atender às reclamações dos usuários relativas ao serviço prestado nos meios de transporte.

Acessibilidade em pontos turísticos

Os pontos turísticos da cidade devem ser como vitrines de acessibilidade.

Moradores e visitantes devem ter informações impressas e disponíveis na internet sobre:

- os recursos disponíveis para melhor experiência de utilização por todas as pessoas;
- os meios de acessibilidade para uso de cada um desses recursos.

Atrativos turísticos naturais (como parques ecológicos, lagoas, jardins botânicos etc.) devem ter, pelo menos:

- ponto de acesso para veículos do tipo táxi ou automóveis acessíveis;

- áreas de faixas zebradas de transferência em vagas reservadas;
- calçadas acessíveis;
- sanitários acessíveis de uso individual e familiar;
- mapas táteis do local;
- cadeiras de rodas manuais ou motorizadas para empréstimo;
- pessoas treinadas para atendimento em Libras (Língua Brasileira de Sinais).

Acessibilidade e escolas inclusivas

A seguir, estão descritas algumas condições básicas de acessibilidade para que as escolas sejam inclusivas. Podemos considerar tais condições como exemplos de aplicação do conteúdo tratado neste manual.

Inclusão na escola significa:

- oferecer iguais oportunidades para que cada um possa fazer de sua diferença uma contribuição para o todo;
- investir nas condições de uso dos objetos e edifícios para que todas as pessoas possam agir sem precisar da ajuda constante umas das outras;
- preparar a atitude e o comportamento dos estudantes, de suas famílias, dos professores e dos funcionários para aceitarem o incomum com naturalidade e aprenderem com isso;

- respeitar a pessoa com deficiência no que ela venha a decidir sobre o que seja melhor para si mesma;
- documentar cada passo de transformação da escola, anteriormente construída com barreiras, à medida que passe a ser um lugar cada vez mais acessível.

Cada escola deve atender preferencialmente pessoas que morem no bairro. Assim, evitam-se grandes deslocamentos e possibilita-se que muitas pessoas possam ir a pé, tendo contato com a vizinhança e a comunidade.

Em escolas cujos alunos morem a uma grande distância, a Administração Pública deve buscar formas de facilitar os deslocamentos, por meio de transporte escolar acessível e gratuito. Para veículos particulares, a escola deve conter espaço interno coberto e plano para embarque e desembarque dos estudantes.

A chegada na escola deve ser pela entrada principal, que deve ser acessível para todos, lembrando que:

- pessoas com mobilidade reduzida devem usar as mesmas entradas usadas pelas pessoas com mobilidade plena;

- a entrada/saída principal deve ser coberta e com espaço de descanso para que estudantes possam aguardar pelos familiares;
- a entrada/saída principal da escola, de preferência, não deve estar posicionada exatamente em frente à faixa de pedestre;
- o estacionamento com vagas reservadas deve estar ligado à entrada/saída principal;
- quando houver mais de uma entrada, elas devem ser tratadas com a mesma importância, isto é, uma não deve ser identificada como principal e a(s) outra(s) como secundária(s). Devem-se adotar palavras que não atribuem um julgamento de relevância a cada uma.

Pelo menos uma entre as salas de aula destinadas especificamente a cada uma das diferentes séries, módulos ou períodos escolares (e preferencialmente todas) deve estar ligada às outras por corredores sem degrau ou com suaves desníveis em relação à:

- entrada da escola;
- à sala de informática;
- ao laboratório de ciências;
- ao refeitório;
- ao pátio;

- à biblioteca;
- ao ginásio, piscina ou quadras.

No recreio, as crianças devem ter espaços diferenciados para cada atividade, mas todos esses espaços devem ser acessíveis, da seguinte forma:

- atividades de grande gasto de energia (brincadeiras com bola, perseguições e correrias) devem ocorrer sempre que possível ao ar livre, em terraços, gramados e/ou no ginásio coberto;
- atividades de pequeno gasto de energia (jogos de tabuleiro, jogos de corda e grupos de conversa) devem ocorrer nos terraços ajardinados e no pátio coberto.

Devem existir ainda assentos dispersos em pequenos grupos nos diversos espaços.

As cadeiras nas salas de aula devem estar dispostas uma após a outra, em filas, e entre uma fila e outra deve haver um espaço de pelo menos 90 cm de largura. Sobre a organização da sala de aula, deve-se considerar ainda que:

- salas com muitas carteiras e pouco espaço de passagem causam problemas na disciplina e no aprendizado;

- as carteiras usadas por pessoas com deficiência devem ser colocadas em diferentes pontos da sala de aula, intercaladas com as demais carteiras;
- sempre que necessário, deve-se reduzir o número de cadeiras, e essa redução deve ser compensada pelo aumento dos turnos de ensino e mais salas.
- as carteiras devem ter formato que permita diferentes arranjos para trabalhos em grupo.



A sala de aula deve garantir flexibilidade e versatilidade em seu uso nas diferentes atividades de ensino.

Todos os estudantes devem ser estimulados a transportarem suas mochilas em suportes com rodinhas

para evitar problemas de coluna por peso excessivo. Além disso:

- prateleiras e armários individuais devem existir nas salas de aula e nos corredores para que os estudantes possam deixar livros na escola e só levar para casa o que for realmente necessário;
- todo o mobiliário deve ser acessível e atender aos **sete princípios do desenho universal**.

Os sete princípios do desenho universal são:

1) **Uso equitativo:** é a característica do ambiente ou elemento espacial que faz com que ele possa ser usado por diversas pessoas, independentemente de idade ou habilidade. Para ter o uso equitativo deve-se: propiciar o mesmo significado de uso para todos; eliminar uma possível segregação e estigmatização; promover o uso com privacidade, segurança e conforto, sem deixar de ser um ambiente atraente ao usuário;

2) **Uso flexível:** é a característica que faz com que o ambiente ou elemento espacial atenda a uma grande parte das preferências e habilidades das pessoas. Para tal, devem-se oferecer diferentes maneiras de uso, possibilitar o uso para destros e

canhotos, facilitar a precisão e destreza do usuário e possibilitar o uso de pessoas com diferentes tempos de reação a estímulos;

3) Uso simples e intuitivo: é a característica do ambiente ou elemento espacial que possibilita que seu uso seja de fácil compreensão, dispensando, para tal, experiência, conhecimento, habilidades linguísticas ou grande nível de concentração por parte das pessoas;

4) Informação de fácil percepção: esta característica do ambiente ou elemento espacial faz com que seja redundante e legível quanto a apresentações de informações vitais. Essas informações devem se apresentar em diferentes modos (visuais, verbais, táteis), fazendo com que a legibilidade da informação seja maximizada, sendo percebida por pessoas com diferentes habilidades (cegos, surdos, analfabetos, entre outros);

5) Tolerância ao erro: é uma característica que possibilita que se minimizem os riscos e consequências adversas de ações acidentais ou não intencionais na utilização do ambiente ou elemento espacial. Para tal, devem-se agrupar os elementos que apresentam risco, isolando-os ou eliminando-os, empregar avisos de risco ou erro,

fornecer opções de minimizar as falhas e evitar ações inconscientes em tarefas que requeiram vigilância;

6) Baixo esforço físico: neste princípio, o ambiente ou elemento espacial deve oferecer condições de ser usado de maneira eficiente e confortável, com o mínimo de fadiga muscular do usuário. Para alcançar esse princípio, deve-se: possibilitar que os usuários mantenham o corpo em posição neutra, usar força de operação razoável, minimizar ações repetidas e minimizar a sustentação do esforço físico;

7) Dimensão e espaço para aproximação e uso: esta característica diz que o ambiente ou elemento espacial deve ter dimensão e espaço apropriado para aproximação, alcance, manipulação e uso, independentemente de tamanho de corpo, postura e mobilidade do usuário. Dessa forma, deve-se: implantar sinalização em elementos importantes e tornar confortavelmente alcançáveis todos os componentes para usuários sentados ou em pé, acomodar variações de mãos e empunhadura e, por último, implantar espaços adequados para uso de tecnologias assistivas ou assistentes pessoais.

O tamanho de uma carteira escolar deve ter espaço adicional de movimentação das mãos e braços para ler e escrever, além de acesso ao material. E ainda:

- a carteira e a cadeira dos estudantes devem possibilitar ajustes de altura e de aproximação;
- a carteira de um só braço pode existir em salas de palestra e auditórios desde que todas as carteiras na fileira de frente e de fundo sejam de mesa;
- as carteiras devem ter espaço livre na largura para as pernas e para ser usada junto a uma cadeira de rodas.

A escola deve investir em equipamentos e materiais básicos que aumentem os recursos de ensino. A este respeito, considere que:

- a sala de computadores deve dispor de programas que permitam à pessoa cega ouvir o que está escrito na tela;
- pelo menos um módulo com televisão, aparelho de reprodução de vídeos, aparelho de som com microfone, projetores de audiovisual devem constar dos recursos disponíveis nas salas de aula;
- os professores devem fazer uso de maquetes ou

modelos tridimensionais sempre que esses recursos facilitarem o aprendizado;

- os quadros-negros das salas de aula e o giz devem ser substituídos por quadros para pincel lavável ou painel digital.

Acessibilidade: estratégias, grupos e programas de ação

Não importa que a cidade seja:

- antiga ou recente;
- grande ou pequena;
- agrária ou industrial;
- pacata ou movimentada;
- plana ou com ruas muito inclinadas;
- com ou sem favelas;
- com comunidades isoladas ou vinculadas.

Em todos os Municípios deve haver um plano de acessibilidade que controle as transformações da cidade na direção do bem-estar de todos.

Nesse plano geral, a acessibilidade deve ser pensada em cada assunto antes de qualquer ação ou decisão. Para isso, deve haver pelo menos uma

Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) e uma Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA) no Município.

A CPA deve ser composta por todos aqueles que participem do processo de transformar a cidade num lugar acessível. É imprescindível a participação de representantes das pessoas com deficiência nesse processo. Para isso, grupos de ação vinculados/subordinados a essas comissões podem e devem ser formados, principalmente por pessoas da comunidade.

Além disso, o poder público municipal deve investir em **exemplos** que sirvam para toda a população:

- treinando fiscais;
- estimulando a adaptação dos edifícios já existentes na cidade;
- promovendo a acessibilidade adequada de edifícios que ofereçam serviços públicos;
- desenvolvendo um programa constante de acessibilidade em seus próprios edifícios.

Todos os fiscais (de posturas, de trânsito, de transporte, de projetos e de obras) devem conhecer a fundo as normas técnicas da acessibilidade da ABNT, em especial: [NBR 9050](#), [NBR 16537](#), [NBR 15599](#), [NBR 14020](#), [NBR 15570](#).

Um programa de treinamentos dos fiscais deve incluir:

- simulação do uso de equipamentos de tecnologia assistiva para a mobilidade (bengalas-guia, cadeira de rodas, muletas etc.);
- visitação de obras públicas cuja inspeção tenha verificado a conformidade com as normas técnicas;
- participação das escolas e universidades que tenham experiência no ensino da acessibilidade.

O Município deve estimular a celebração de **convênios e outras parcerias** para que os processos de adaptação e de planejamento adequado sejam completos. Por exemplo:

- a hospedagem de pessoas a serviço do Município deve ocorrer somente em locais acessíveis;

- estudar opções de incentivos para serem concedidos às empresas que realizarem adaptações para acessibilidade.

O Município deve manter uma **ouvidoria** como um canal direto de comunicação entre a população e a Administração Pública. Seu objetivo é garantir que as preocupações e opiniões dos cidadãos sejam ouvidas e tratadas de forma justa e eficaz, sendo responsável por receber reclamações, sugestões, elogios, denúncias e pedidos de informação sobre os serviços municipais. Isso inclui, claro, manifestações relacionadas a falhas de acessibilidade em espaços e serviços públicos.

O poder público municipal deve ainda produzir e **divulgar material** (por exemplo, folhetos e cartazes ou divulgações na internet) que explique as barreiras à acessibilidade e incentive a população a agir de maneira inclusiva.

O direito à acessibilidade com desenho universal está garantido com clareza na legislação brasileira.

Para que esse direito se torne uma realidade, é preciso que:

- sejam elaborados e monitorados planejamentos de acessibilidade em todos os Municípios;
- sejam elaborados e divulgados laudos de acessibilidade de todas as edificações públicas.

**Cumprir e fazer cumprir as leis:
essas são as obrigações de todos nós,
cidadãos e poder público.**

Para saber mais (links úteis)

- [Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência.](#) Assinado na sede da Organização das Nações Unidas (ONU), em Nova Iorque, em 13 de dezembro de 2006. São cinquenta artigos que tratam dos direitos civis, políticos, econômicos, sociais e culturais das pessoas com deficiência, revestidos com tudo que se faz indispensável para a emancipação desses cidadãos. Com a Convenção da ONU, se não houver acessibilidade, significa que há discriminação, condenável do ponto de vista moral e ético e punível na forma da lei. Cada Estado-Parte se obriga a promover a inclusão em bases iguais com as demais pessoas, bem como dar acesso a todas as oportunidades existentes para a população em geral.
- [Declaração de Salamanca sobre Princípios, Política e Prática para as Necessidades Educativas Especiais.](#) Marco internacional na garantia dos direitos de pessoas com deficiência e necessidades educacionais especiais. Foi elaborada em 1994, na Espanha, durante a Conferência Mundial sobre Necessidades Educativas Especiais, em parceria com a Unesco.

Legislação e normas

- [Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.](#)
- [Decreto Legislativo Nº 186](#), de 2008. Aprova o texto da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e de seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova Iorque, em 30 de março de 2007.
- [Decreto Presidencial Nº 6.949](#), de 25 de agosto de 2009 - Casa Civil/Subchefia para Assuntos Jurídicos. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova Iorque, em 30 de março de 2007.
- [Lei Nº 9.503](#), de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.
- [Lei Nº 13.146](#), de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência.
- [Norma Brasileira 9050 de 2020 \(ABNT NBR 9050/2020\)](#), da Associação Brasileira de Normas Técnicas. Dispõe sobre acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

- [Norma Brasileira 14020 de 1997 \(ABNT NBR 14020/1997\)](#), da Associação Brasileira de Normas Técnicas. Dispõe sobre acessibilidade à pessoa com deficiência em trens de longo percurso.
- [Norma Brasileira 15570 de 2021 \(ABNT NBR 15570/2021\)](#), da Associação Brasileira de Normas Técnicas. Dispõe sobre as especificações técnicas para fabricação de veículos acessíveis de categoria M3 com características urbanas para transporte coletivo de passageiros.
- [Norma Brasileira 15599 de 2008 \(ABNT NBR 15599/2008\)](#), da Associação Brasileira de Normas Técnicas. Dispõe sobre acessibilidade na comunicação na prestação de serviços.
- [Norma Brasileira 16537 de 2024 \(ABNT NBR 16537/2024\)](#), da Associação Brasileira de Normas Técnicas. Dispõe sobre as diretrizes para elaboração de projetos e instalação de sinalização tátil no piso.

Referências

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Norma Brasileira* – [ABNT NBR 9050](#), Rio de Janeiro, 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *Transporte - Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência - Trem de longo percurso* – [ABNT NBR 14020](#), Rio de Janeiro, 1997.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *Fabricação de veículos acessíveis de categoria M3 com características urbanas para transporte coletivo de passageiros – Especificações técnicas* – [ABNT NBR 15570](#), Rio de Janeiro, 2021.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *Acessibilidade - Comunicação na prestação de serviços* – [ABNT NBR 15599](#), Rio de Janeiro, 2008.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *Acessibilidade – Sinalização tátil no piso – Diretrizes para elaboração de projetos e instalação* – [ABNT NBR 16537](#), Rio de Janeiro, 2024.

BRASIL. [Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015](#). Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

GUIMARÃES, M. P. [Municípios Construindo Acessibilidade: o que todo prefeito deve saber](#). Belo Horizonte: Governo do Estado de MG SEDESE / Coordenadoria de Apoio e Assistência à Pessoa com Deficiência, 2011.

IBGE. Coordenação de População e Indicadores Sociais. [Pessoas com deficiência e as desigualdades sociais no Brasil](#). Rio de Janeiro, 2022. Acesso em: 3 jul. 2024.

APOIO

Metrics
MOBILIDADE

RA
RENATA ASSIS
ARQUITETURA URBANA



CREFITO 4
CONSELHO REGIONAL DE FISIOTERAPIA E
TERAPIA OCUPACIONAL DA 4ª REGIÃO - MG

CREFONO 6
Conselho Regional de Fonoaudiologia - 6ª Região

UFMG
UNIVERSIDADE FEDERAL
DE MINAS GERAIS

 **MINAS
GERAIS** GOVERNO
DIFERENTE.
ESTADO
EFICIENTE.

REALIZAÇÃO

 **AMPLIAR**
acessibilidade para todos

 **MPMG**
Ministério Público
do Estado de Minas Gerais

Acesse: mpmg.mp.br/ampliar