

# municípios construindo acessibilidade:



o que **todo** prefeito  
deve saber ...

Secretaria de Estado do Desenvolvimento Social - SEDESE  
- Direitos Humanos -  
Governo do Estado de Minas Gerais

Marcelo Pinto Guimarães

Laboratório ADAPTSE - Escola de Arquitetura da UFMG

---

**municípios  
construindo  
acessibilidade:**

o que **todo** prefeito  
deve saber ...

---

Secretaria de Estado do Desenvolvimento Social - SEDESE  
- Direitos Humanos -  
Governo do Estado de Minas Gerais

municípios construindo acessibilidade:  
o que todo prefeito deve saber ...

---

## **Aécio Neves da Cunha**

Governador de Minas Gerais

## **Antonio Augusto Junho Anastasia**

Vice-Governador de Minas Gerais

## **João Batista de Oliveira**

Sub-secretário de Direitos Humanos - SEDESE

---

autoria e responsabilidade técnica:

### **Marcelo Pinto Guimarães**

engenheiro arquiteto / CREA 32347-D, professor universitário, Ph.D. em design

### **Laboratório ADAPTSE,**

Escola de Arquitetura,

### **Departamento de Projetos**

Universidade Federal de Minas gerais

Secretaria de Estado do Desenvolvimento Social - SEDESE  
- Direitos Humanos -  
Governo do Estado de Minas Gerais

# apresentação

O Estado brasileiro tem como princípio a afirmação dos direitos humanos como universais, indivisíveis e interdependentes e, para sua efetivação, todas as políticas públicas devem considerá-los na perspectiva de construção de uma sociedade baseada na promoção da igualdade de oportunidades e da equidade, no respeito à diversidade e na consolidação de uma cultura democrática e cidadã.

Nesta direção, o Governo do Estado de Minas Gerais, por meio da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Social, ao identificar as dificuldades dos municípios na construção/adequação dos prédios de uso público ao livre e desembaraçado acesso das pessoas com deficiência, estabeleceu como meta apoiá-los.

A publicação que você tem em mãos pode ser uma poderosa e eficiente ferramenta para a construção de uma cidade que ofereça oportunidades iguais a todos os seus habitantes. Ela é fruto do compromisso do Governo do Estado de Minas Gerais com a efetivação dos direitos humanos e, em especial, com os direitos das pessoas com deficiência.

Neste caderno, ora entregue aos municípios, objetivamos fornecer referências para o desenvolvimento de projetos de acessibilidade. Seu conteúdo reforça a necessidade de assegurar a autonomia das pessoas com deficiência.

A SEDESE espera, com essa iniciativa, contribuir para a promoção da acessibilidade nos municípios mineiros, sempre sob a égide dos direitos fundamentais da pessoa humana.

*João Batista de Oliveira*  
Subsecretário dos Direitos Humanos

# Índice

☑ acessibilidade é para todas as idades, para todas habilidades, em todas as cidades ...	01
☑ tratando dos problemas que afetam a todos ...	07
☑ acessibilidade é garantir respeito à mobilidade nos espaços dos pedestres ...	08
☑ reformas e adaptação das vias urbanas ...	23
☑ reformas de adaptação e a construção de novos edifícios, adequados ...	33
☑ acessibilidade nos vínculos entre os meios de transporte ...	46
☑ acessibilidade nos pontos turísticos ...	51
☑ escolas inclusivas ...	53
☑ estratégias, grupos e programas de ação ...	58
☑ mensagem final	62
☑ indicações bibliográficas	64
☑ outras fontes de informação	67

municípios construindo acessibilidade:  
o que todo prefeito deve saber ...

---

**Laboratório ADAPTSE,**  
Escola de Arquitetura

**Departamento de Projetos**  
Universidade Federal de Minas gerais

---

Secretaria de Estado do Desenvolvimento Social - SEDESE  
- Direitos Humanos -  
Governo do Estado de Minas Gerais

# **acessibilidade é para todas as idades, para todas habilidades, em todas as cidades...**

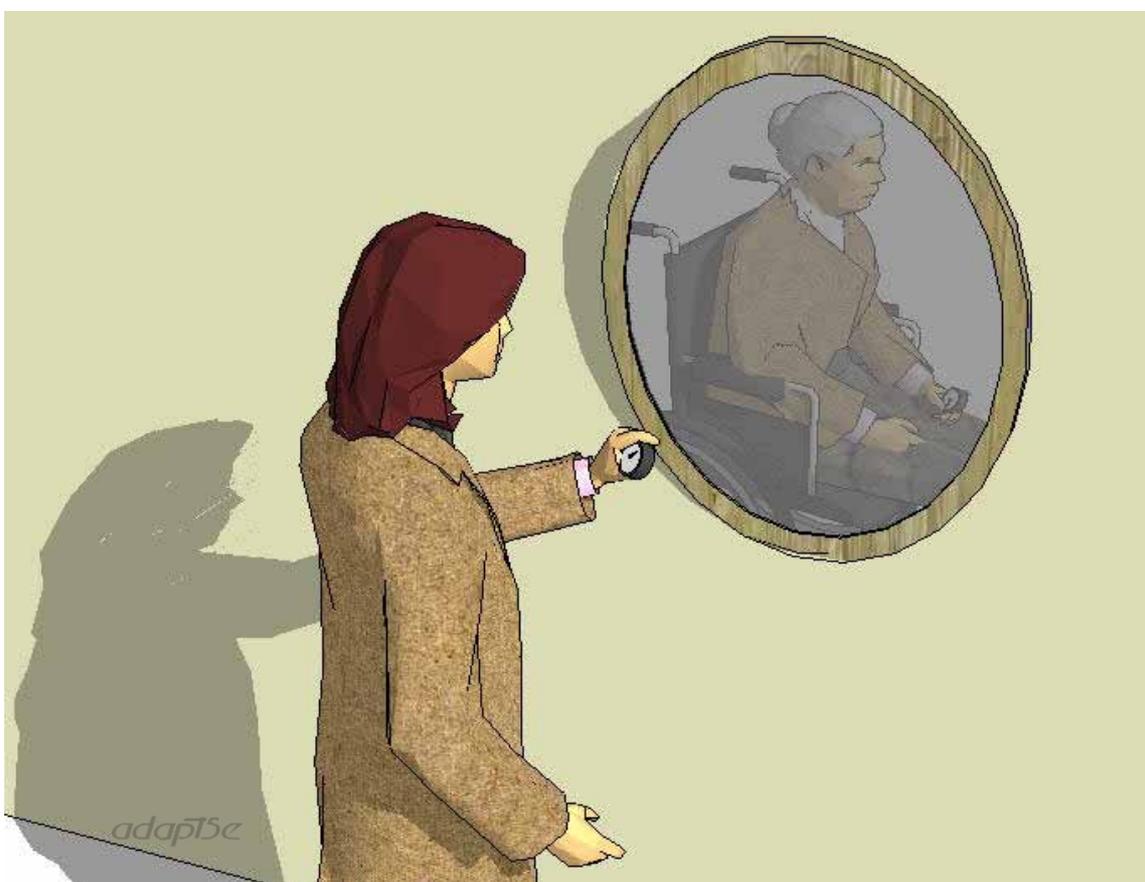
Acessibilidade é  
um dos direitos fundamentais da humanidade!

Para entender  
igualdade, liberdade, e fraternidade,  
numa vida plena, devemos pensar que  
toda pessoa deverá exercer seu direito a ...

- ▶ ir ou voltar para um lugar importante de sua vida,
- ▶ saber como chegar lá,
- ▶ conseguir seguir por um caminho e, uma vez lá,
- ▶ se sentir bem-vinda e
- ▶ em condições de paz com o lugar e
- ▶ com o que espera fazer junto de outras pessoas,
- ▶ com participação ativa,
- ▶ com cooperação,
- ▶ com respeito e dignidade...

Isso parece claro e natural, mas não é,...  
principalmente quando muitas pessoas passam por  
sérios problemas de mobilidade, todos os dias.

Quando estas pessoas são desconhecidas,  
os problemas nos parecem menores,  
mas quando somos nós algumas dessas pessoas,  
então, com certeza,  
percebemos claramente que algo sério e urgente deve ser feito.



Secretaria de Estado do Desenvolvimento Social - SEDESE  
- Direitos Humanos -  
Governo do Estado de Minas Gerais



Os problemas de mobilidade são graves quando impedem que as pessoas se movimentem pela cidade com segurança, independência, autonomia e espontaneidade.

- ▶ A falta de segurança gera acidentes, medo e agressividade.
- ▶ A falta de independência gera timidez e ansiedade.
- ▶ A falta de autonomia gera frieza, apatia e depressão.
- ▶ A falta de espontaneidade gera o
- ▶ isolamento entre as pessoas, o desespero e a solidão.

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



- Os problemas de mobilidade são causados
- ▶ por ações mal planejadas na cidade,
  - ▶ por estragos recentes no espaço público ou
  - ▶ por falta de manutenção,
  - ▶ por ilegalidade e impunidade de infratores  
(pessoas, instituições e empresas privadas e públicas)

Tudo isso tem a ver com a administração municipal, pois a prefeitura pode atuar, eliminando problemas e promovendo inclusão social.

- ☑ Pensar em **ações que resolvam** tais problemas, também ...
  - ▶ é pensar em acessibilidade para todos...
  - ▶ é pensar em direitos humanos.
  
- ☑ Agir em **ações que evitem** tais problemas (mesmo facilitando o trabalho de outros administradores e políticos) no futuro, também ...
  - ▶ é agir pela acessibilidade para todos...
  - ▶ é agir pelos direitos humanos.



- ☑ O Brasil tem políticas e recursos para implantação da acessibilidade na abrangência dos edifícios, das cidades, das regiões urbanas e dos Estados.



- ☑ Cabe às prefeituras prepararem projetos de crescimento e de aprimoramento da qualidade de vida local juntamente com os moradores para poderem obter recursos, o suporte financeiro que necessitam para desenvolver acessibilidade para todos.
- ☑ Qualquer administração municipal pode usar esses recursos desde que demonstre estar se preparando para fazer o melhor, e com a participação ativa da comunidade local.
- ☑ Uma prefeitura e seus colaboradores devem cuidar da acessibilidade de todos com sua devida importância, sem que isso tenha que esperar a solução de outros problemas.
- ☑ De fato, a acessibilidade deve ser buscada ao mesmo tempo em que todos os outros problemas forem resolvidos junto com a comunidade e para a comunidade.

# tratando dos problemas que afetam a todos...

Todo município deve traçar planos

- ▶ de implantação,
- ▶ de promoção e
- ▶ de manutenção ...

da acessibilidade para todos !!!...

Os planos municipais devem considerar em conjunto as seguintes questões:

- respeito à mobilidade nos espaços dos pedestres (\*)
- reformas e adaptação de vias (\*)
- reformas de adaptação e a construção de novos edifícios, adequados (\*)
- reformas e adaptação de bairros
- vínculos entre os meios de transporte (\*)
- programas de controle de estacionamento
- acessibilidade nos pontos turísticos
- crescimento da área urbana acessível
- escolas inclusivas (\*)
- estratégias, grupos e programas de ação (\*)

Este trabalho dará ênfase às questões marcadas com asterisco, de modo a servirem como referência para formas de tratamento de todas as outras.

# acessibilidade é garantir respeito à mobilidade nos espaços dos pedestres...

Construindo a acessibilidade para todos, a prefeitura deve evitar que as pessoas tenham que correr, de um lado ao outro sob risco de vida para atravessar uma avenida qualquer, uma estrada, ou uma rua...

A rua pode ser o local de encontro entre as pessoas, de convívio, e até de lazer, prazer e brincadeira, tanto quanto as praças, os parques e jardins...

Para isso, a relação entre os veículos e os pedestres deve permitir que haja respeito mútuo ao tempo e espaço de cada um, além ...

- ▶ da acessibilidade,
- ▶ da visibilidade,
- ▶ da previsibilidade dos comportamentos e
- ▶ do respeito à passagem livre.

A regra de uma convivência mais humana da cidade é simples:

O pedestre deve respeitar nas vias a prioridade de passagem dos veículos em movimento mas, para isso, condições adequadas de acessibilidade e uso devem existir nos espaços dos pedestres, como...

- ▶ calçadas,
- ▶ passarelas e
- ▶ faixas de travessia.

Caso contrário, o pedestre deverá ter prioridade, **sempre**, durante sua passagem pelas vias.

### **compartilhar é: dar a vez e ter sua vez**

**caminhões**  
devem dar a vez para  
**automóveis (particulares ou coletivos)**  
devem dar a vez para  
**motociclistas**  
devem dar a vez para  
**ciclistas**  
devem dar a vez para  
**pedestre que anda sobre patins, patinete... etc.**  
devem dar a vez para  
**pedestre que caminha com facilidade**  
devem dar a vez para  
**pedestre com mobilidade reduzida ...**

Leis antigas em muitas cidades atribuem o custo de construção e de manutenção da calçada somente para o proprietário do imóvel. Pela acessibilidade de todos, isso deve acabar.

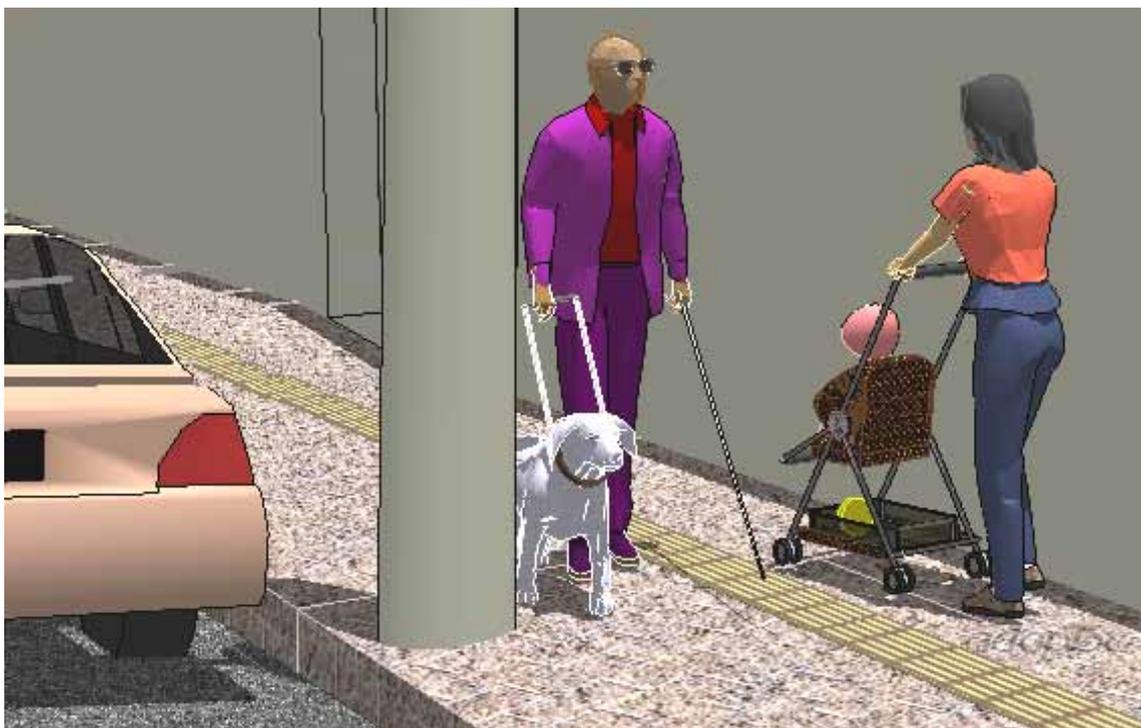
A prefeitura e a comunidade local devem ajustar suas leis, regulamentos e comportamento social para que a experiência de utilização das calçadas seja responsabilidade do proprietário do imóvel e também de toda a comunidade.



Cleverson de Souza, estudante de arquitetura da UFMG

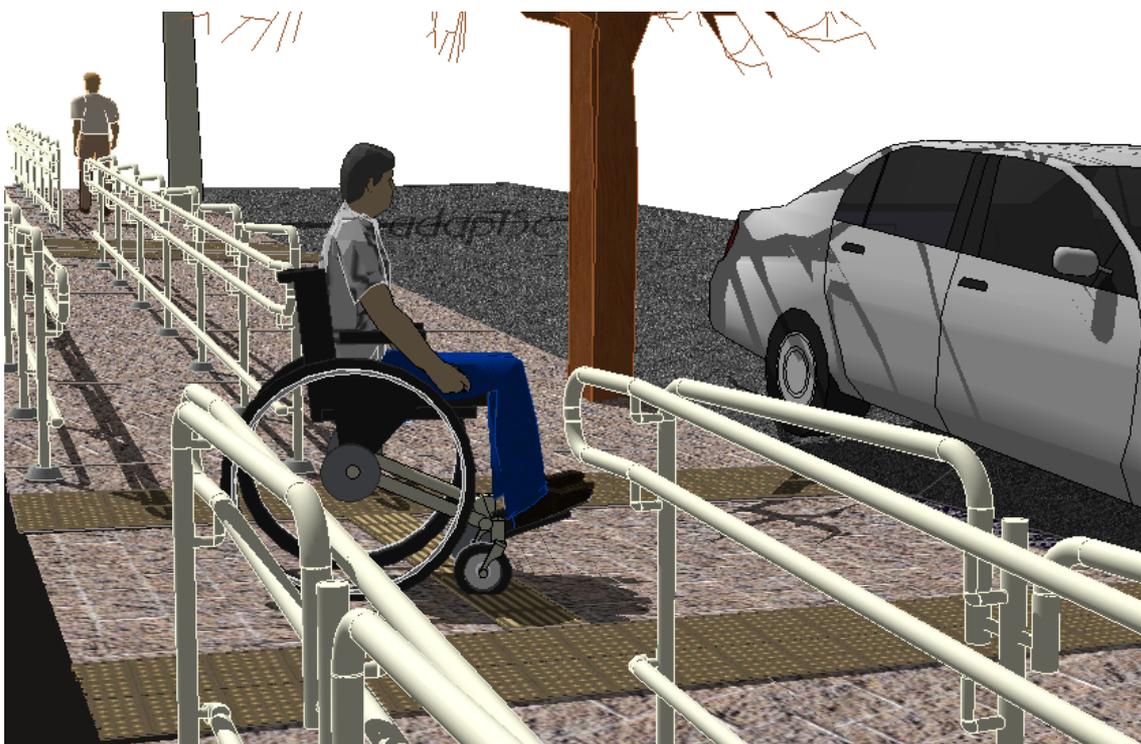
**Isto significa que o custo para se ter uma calçada acessível pode e deve ser administrado pelo poder público. Portanto, a qualidade da superfície das calçadas pode ser melhor controlada, com a padronização de materiais e formatos.**

- ▶ Cabe ao proprietário de um terreno **construir a calçada e manter suas condições de utilização, pelo menos, com reformas a cada dois anos...**



- ▶ com material regular e antiderrapante,
- ▶ com uma passagem livre de barreiras (1,2 metro de largura) que seja contínua, horizontal ou em plano inclinado
- ▶ com faixa direcional e de alerta tátil no piso,
- ▶ com espaço livre o suficiente para ...
- ▶ com espaço livre o suficiente para ...
  - manobras de uma cadeira de rodas junto às entradas (1,5 metro) e
  - a parada de veículos (5 metros) na horizontal para acesso ao terreno.

- ▶ Cabe ao proprietário de um terreno **construir a calçada e manter suas condições de utilização, pelo menos, com reformas a cada dois anos...**



- ▶ com passagem sem degrau para acesso e para a ligação entre terrenos vizinhos,
- ▶ com corrimãos nas passagens, em locais com declividade entre 6% a 14% (a partir de alturas de 1 metro para cada 13 metros de percurso sobre o piso)
- ▶ com degraus iguais e regulares caso as vias tenham declividade maior que 14% (ou seja, percursos que sobem 1 metro de altura para cada 7 metros de distância).

- ▶ Cabe ao proprietário de um terreno **construir a calçada e manter suas condições de utilização, pelo menos, com reformas a cada dois anos...**



- ▶ áreas de descanso em frente às entradas dos terrenos e edifícios, com ...
  - patamares planos,
  - iluminação ao nível do piso,
  - coletor de lixo individual,
  - toldos ou marquise para portas principais
  - bancos e jardins.

- ▶ Cabe à prefeitura, seus órgãos de serviço, e parceiros, sempre ...



- ▶ manter em prática o código de obras e de posturas, de acordo com todas as normas técnicas da ABNT
- ▶ aprovar o traçado e a construção de novas vias somente onde ocorram calçadas acessíveis
- ▶ fiscalizar as condições de acessibilidade das calçadas e dos edifícios antes de emitir o "habite-se" para uma obra recém-construída ou reformada,
- ▶ fiscalizar a acessibilidade das calçadas nos períodos da avaliação venal do imposto predial e territorial urbano

- ▶ Cabe à prefeitura, seus órgãos de serviço, e parceiros, sempre ...



- ▶ multar ou punir com todos os rigores da lei aqueles que construam calçadas com ...
  - degraus desnecessários,
  - obstruções,
  - desníveis e declividade irregulares e
  - pisos escorregadios.
- ☑ impedir empresas que, agindo sem autorização e sem programação coordenada e simultânea, danifica constantemente as calçadas

- ▶ Cabe à prefeitura, seus órgãos de serviço, e parceiros, sempre ...



- ▶ manter programa emergencial de reparos para calçadas, caso ocorram buracos, estragos... (neste caso, cobrar serviços de quem causou ou manteve danos na calçada)
- ▶ impedir que a passagem de pedestres na calçada seja bloqueada por postes, pilares, barracas de ambulantes, equipamentos, bancas de jornais e revistas, mesas e cadeiras de bares, lixeiras, pessoas em pé em frequentes filas e obras em andamento

- ▶ Cabe à prefeitura, seus órgãos de serviço, e parceiros, sempre ...



- ▶ valorizar e recompensar o esforço dos contribuintes que construam calçadas acessíveis para todos,
  - com incentivos e deduções fiscais
  - com premiações anuais com participação no custeio das reformas
  - com aumento do aproveitamento de área possível de construção no terreno para fins de valorização imobiliária

- ▶ Cabe à prefeitura, seus órgãos de serviço, e parceiros, **sempre ...**



- ▶ garantir que haja um só tipo de piso (regular e contínuo), sem rejuntas salientes ou abaulados;
- ▶ implantar tal piso nas áreas de travessia, na faixa de passagem de pedestres pela calçada e no espaço de movimentação junto às entradas;
- ▶ 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, soltem folhas e tenham raízes salientes;
- ▶ efetuar a coleta semanal de lixo, a varrição e limpeza das calçadas e vias.

- ☑ A prefeitura também deve construir passarelas, onde ...
  - ▶ a passagem de veículos e de pedestres seja intensa, em estradas ou trechos de vias (com ou sem cruzamentos), impedindo assim que ocorram acidentes e atropelamentos
  - ▶ as inclinações das vias já existentes sejam fortes e impeçam a acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida
  
- ☑ As passarelas podem ser...
  - ▶ suspensas, sobre a pista de veículos em auto-estradas, ou
  - ▶ elevadas, em relação ao nível das vias e demarcadas ao nível das calçadas para a travessia de pedestres, principalmente nos cruzamentos entre as vias





- ☑ As passarelas suspensas devem sempre ter rampas com declividade de até 8,33%, isto é, com altura em 75 cm para percurso de 9 metros na distância entre patamares planos (3% de inclinação máxima);
  - ▶ estas rampas devem ter corrimãos dos dois lados...
  - ▶ preferencialmente, para facilitar a passagem de muitas pessoas, a rampa deve ter largura maior que 2,40m e por isso, ...
  - ▶ deve haver corrimãos inclusive na passagem interior às laterais da rampa, dividindo-a em duas rampas mais estreitas (uma de 90cm e outra de 1,50m, no mínimo, ou duas iguais de 1,20m, no mínimo).



- ☑ As passarelas devem ter escadas paralelas às rampas.
  - ▶ os pedestres devem escolher a forma mais conveniente para seu deslocamento;
  - ▶ nas escadas, os corrimãos de dupla altura (90cm e 70cm) não dispensam os guarda-corpos de proteção lateral (1,10m de altura), que preferencialmente devem ser maciços ou vazados, com fechamento lateral.
- ☑ Quando a distância de percurso for muito longa (mais do que 60 metros) por causa da altura da passarela suspensa, devem existir áreas de descanso com bancos nos patamares de acesso.



- ☑ Além disso, um elevador para uso gratuito da comunidade deve ser instalado, juntamente com a rampa e com a escada.
- ☑ Parcerias com empresas locais (supermercados, locadoras, farmácia... etc.) podem ajudar na montagem e manutenção desse equipamento de uso público.
- ☑ o elevador deve ser transparente e com localização evidente e bem iluminada, pois assim, poderá ser vigiado por todos na comunidade.

# acessibilidade em reformas e adaptação das vias urbanas...

A maioria das estradas, avenidas, ruas praças e becos foi construída para cidades antigas, isto é, existentes antes de surgir a consciência social de que a cidades devem se preparar para garantir acessibilidade para todos, no presente e no futuro.

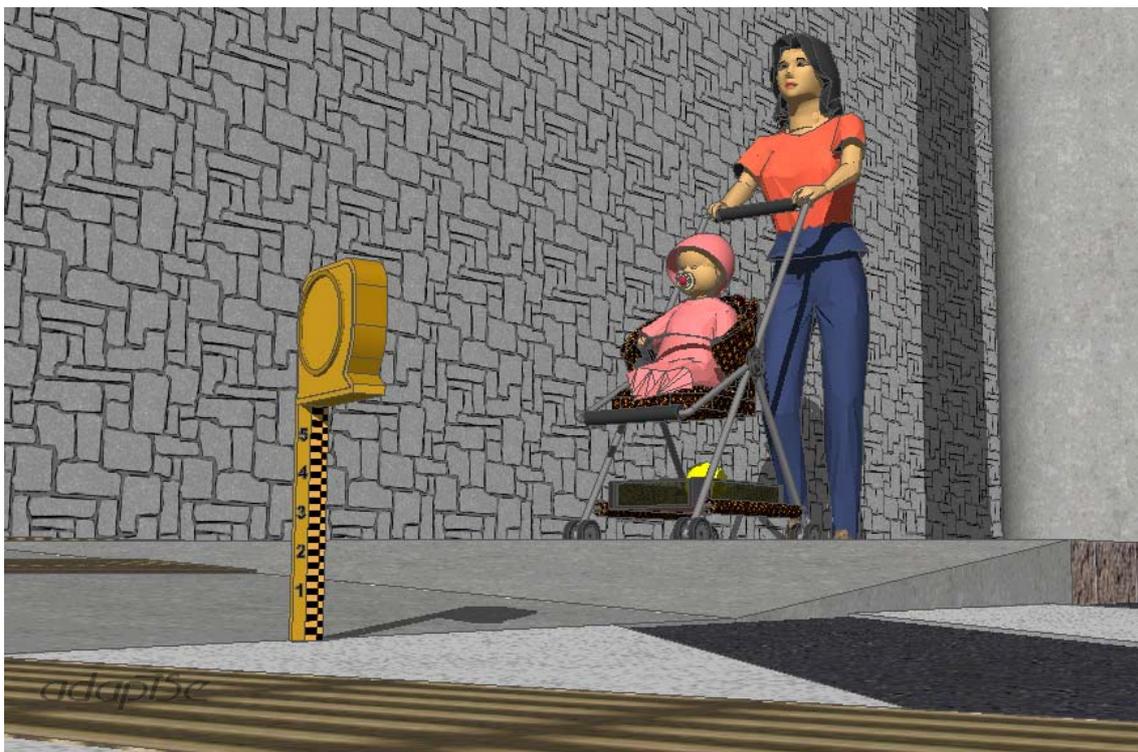
- ☑ Por isso, a prefeitura tem que desenvolver adaptações...
  - ▶ nos espaços dos pedestres,
  - ▶ nas áreas dos pontos de parada de ônibus,
  - ▶ nas áreas de parada de veículos,
  - ▶ nas áreas de estacionamento de veículos.
  
- ☑ Construir adaptações não traz os melhores resultados... para isso é preciso fazer adequações, isto é, construir soluções originalmente pensadas para a acessibilidade ao invés de alterar uma situação existente e que não funciona.
  
- ☑ Algumas adaptações podem custar muito dinheiro 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 ...



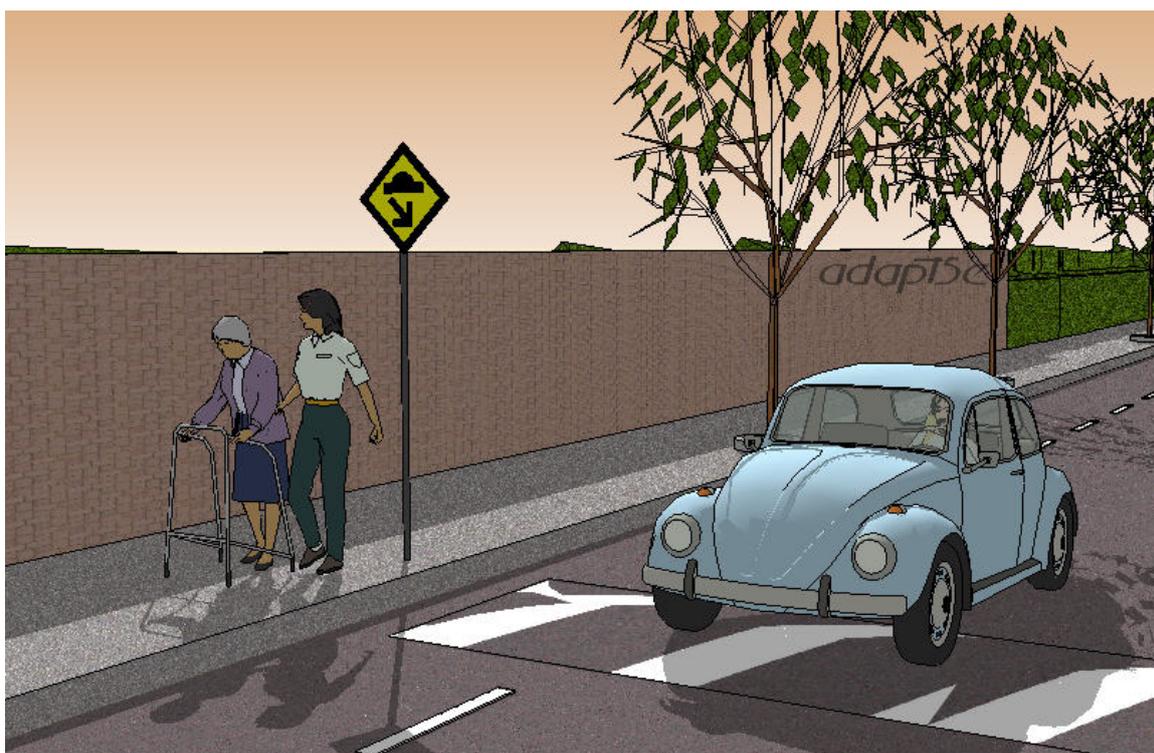
- ▶ a instalação de rampas na calçada, pelo menos, na direção da travessia dos pedestres em cada esquina;
- ▶ a reinstalação de equipamentos (tais como: postes, cestos de lixeiras, bancos, telefones públicos, caixas de correio... etc.) fora da área de pedestres, em locais que mantenham a largura livre da passagem;
- ▶ a construção de calçada ampliada à volta de qualquer obstrução da passagem livre de pedestres;
- ▶ a instalação de pisos com textura antiderrapante e com faixas de orientação e de alerta tátil, que indiquem a direção das passagens.

- ☑ Deve-se evitar que as rampas das calçadas formem degraus sobre as faixas de travessia de pedestres. (mais do que meio centímetro é degrau!!!!)
- ☑ Pode-se evitar isso com a instalação de rampas pré-moldadas de concreto ou com a criação de uma rampa portátil, como modelo para molde e teste no local da obra.



- ☑ Rampas estreitas (com 1,20m de largura na passagem) que liguem os níveis da área de pedestres com o da pista dos veículos só deveriam 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.

- ☑ Deve-se evitar a construção de lombadas “quebra-molas” que terminam numa “vala,” ou descontinuidade das alturas de piso da via em relação ao limite lateral da calçada...
- ▶ essas valas formam um degrau da calçada para a via e outro degrau a partir do piso da via para a lombada...
- ▶ trata-se de uma solução simples demais para a redução de velocidade e que compromete o funcionamento do trânsito de veículos e pedestres...
- ▶ tais lombadas poderiam beneficiar a todos, ao invés de causar somente estragos nos veículos e riscos de vida para motociclistas e seus passageiros.



- ☑ Em novas calçadas, adequadas, as rampas devem ser largas, ocupando toda a dimensão das faixas de travessia



- ☑ Quando instalar na pista uma lombada para reduzir a velocidade dos veículos, a prefeitura deve investir também ...
  - ▶ no tratamento e manutenção de sinalização em placas e marcações;
  - ▶ na drenagem da área de chuva no local;
  - ▶ na utilização da lombada como passarela de pedestre, sem degrau, calha ou vala na ligação com a calçada.

- ☑ **Unindo-se as idéias de ...**
  - ▶ rampas suaves nas calçadas,
  - ▶ faixas de travessia elevada e demarcada na pista,
  - ▶ lombada eletrônica e fotográfica ...

**há grande eficácia nos resultados em comparação às travessias de pedestre ao nível da pista com o uso simples e isolado de semáforos sonorizados, os quais não dão segurança aos pedestres que podem não perceber a aproximação e parada de veículos.**

- ☑ **Concluindo, melhor do que se implantar rampas nas calçadas, deve-se pensar em calçadas que sejam melhor preparadas para oferecer acessibilidade para todos:**
  - ▶ **as faixas de travessia mais acessíveis devem...**
    - ser elevadas em relação ao nível da pista e
    - ligadas ao piso no nível da calçada,

para que os veículos ...

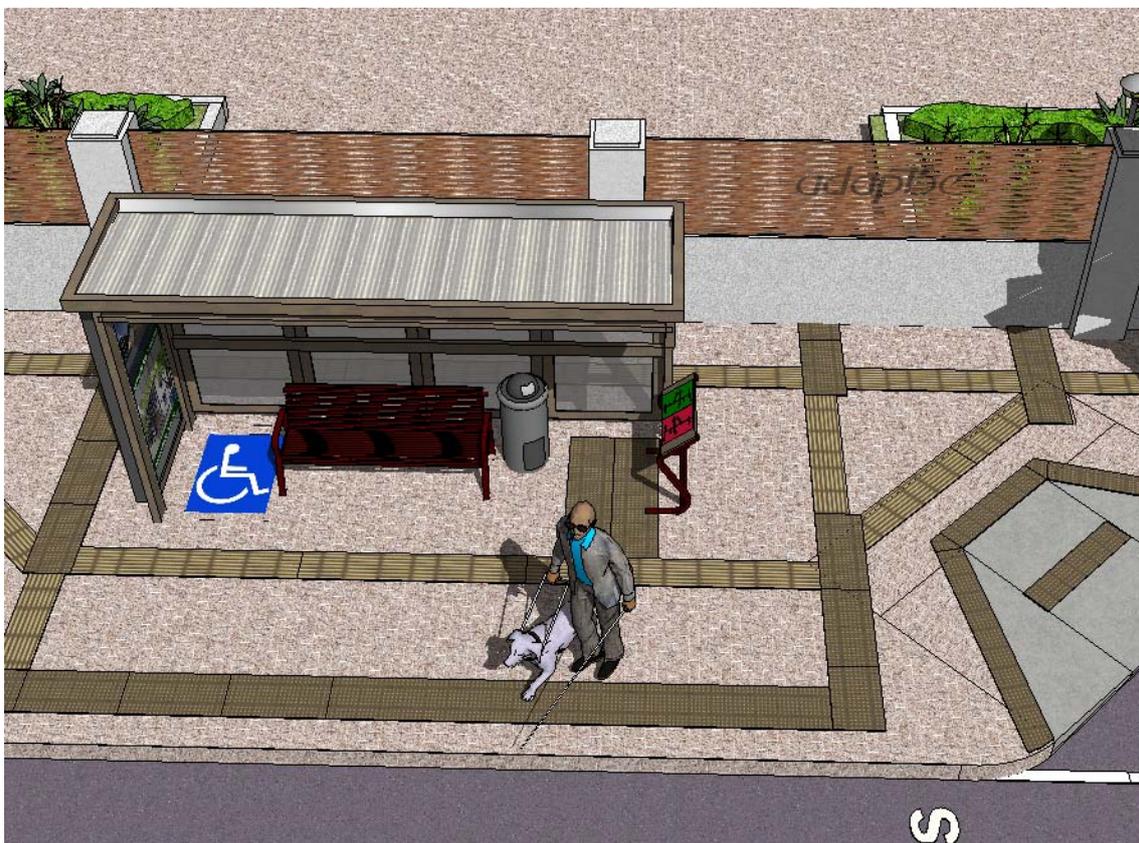
  - passem lentamente na área de lombadas eletrônicas e ...
  - parem para dar preferência ao pedestre com mobilidade reduzida.

- ☑ Nas áreas dos pontos de parada de ônibus, mais adaptações são necessárias e incluem...



- ▶ a instalação de, pelo menos, uma rampa de acesso que ligue a pista de veículos com o piso ao nível da calçada;
- ▶ a ampliação da calçada, para que o embarque ocupe duas faixas da pista de veículos de modo que o ônibus possa parar para atender passageiros o mais próximo da calçada e sem bloquear o fluxo do trânsito;
- ▶ a instalação de sinalização vertical e horizontal, e, de preferência, iluminada e com linguagem em relevo (mapa tátil, letras, dígitos e braile).

- ☑ Nas áreas dos pontos de parada de ônibus, mais adaptações são necessárias e incluem...



- ▶ a instalação de bancos de espera, sob telhado ou marquise e em posição que facilite ao pedestre olhar para os ônibus que chegam;
- ▶ a vigilância em policiamento constante, para que tanto o ponto de ônibus quanto a rampa de acesso à calçada não fiquem bloqueados por veículos em posição ilegal.

- ☑ Nas áreas de **parada para embarque ou desembarque** e de **estacionamento público de veículos particulares**, mais adaptações são necessárias e incluem...



- ☑ faixas zebradas no lado do motorista em cada vaga reservada e frontal à calçada (afinal, ela funciona melhor do que vagas paralelas ou inclinadas em relação à direção da calçada) para uso de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

- ☑ Nas áreas de parada para embarque ou desembarque e de estacionamento público de veículos particulares, mais adaptações são necessárias, e incluem...



- ☑ desenvolvimento de um programa de controle do uso de vagas especiais para acessibilidade, considerando-se o seguinte:
  - ▶ o cadastramento das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida que necessitem usar essas vagas reservadas;
  - ▶ o controle para aumento do número de vagas disponíveis, conforme o local e a demanda;
  - ▶ a manutenção da sinalização e das condições de uso;
  - ▶ a vigilância constante, para que tanto as vagas de uso especial quanto a rampa de acesso à calçada não fiquem bloqueados por veículos em posição ilegal.

# acessibilidade em reformas de adaptação, e em novos edifícios, adequados...

A prefeitura deve ...

- ▶ promover a adaptação dos edifícios já existentes e
  - ▶ evitar que novos edifícios preservem barreiras às pessoas com problemas de mobilidade.
- 
- ☑ Caso não seja possível adaptar os edifícios alugados pela prefeitura, então a renovação do aluguel deve ser cancelada e outros edifícios (adequados) devem ser considerados.

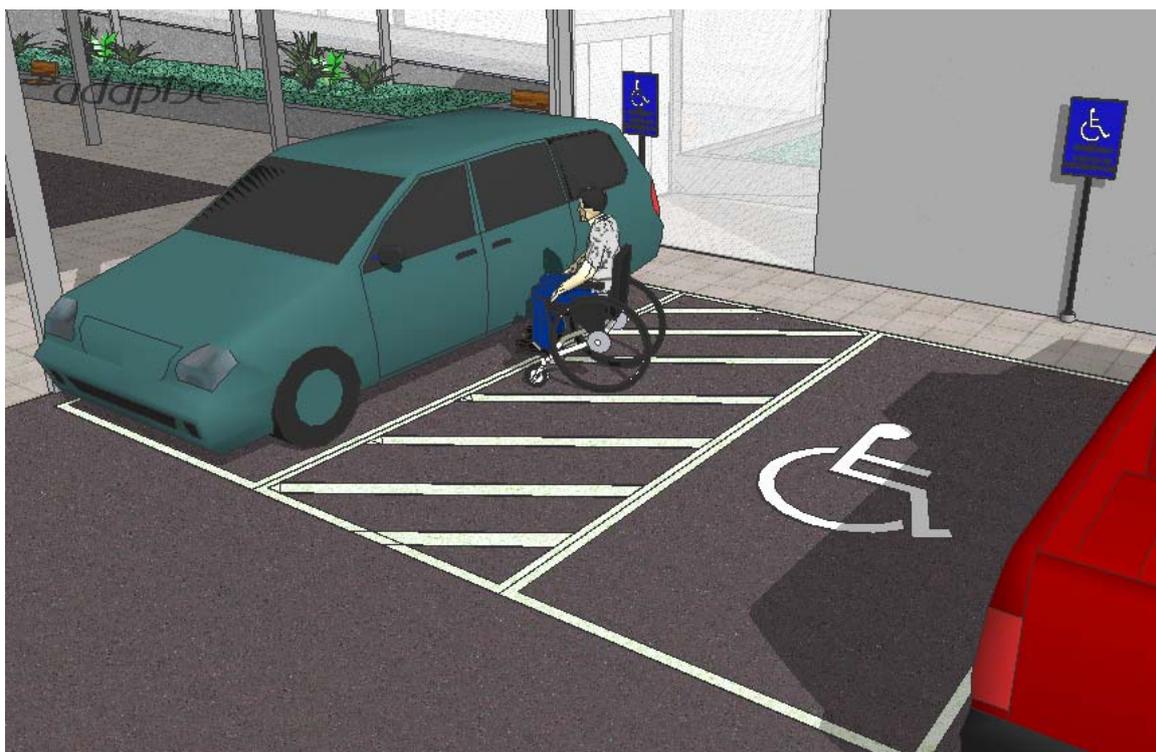
☑ Numa cidade com barreiras arquitetônicas, reformas construtivas devem prioritariamente dar enfoque à adaptação de edifícios que abrigam serviços de interesse público, tais como os seguintes:

- ▶ a praça central da cidade;
- ▶ todos os edifícios da prefeitura da cidade;
- ▶ a câmara municipal;
- ▶ a rodoviária;
- ▶ a promotoria e o fórum;
- ▶ um dos hospitais;
- ▶ um dos hotéis;
- ▶ um dos restaurantes;
- ▶ um dos pontos turísticos principais;
- ▶ um dos supermercados;
- ▶ um dos centros comerciais (shopping-centers).



- ☑ A reforma dos edifícios já existentes com barreiras deve seguir a seguinte ordem de prioridade para adaptação:
  - ▶ os degraus na porta de entrada dos edifícios devem ser removidos (preferencialmente, com amplo tratamento no local) e substituídos por rampa de suave inclinação;
  - ▶ os edifícios devem ter espaço plano para parada de veículos, com área de desembarque de pessoa com problemas de mobilidade e com acesso à calçada;
  - ▶ os corredores dos edifícios devem ligar todas as áreas por passagens sem degraus ou com rampas suaves, antes e após área de movimentação;
  - ▶ a área de movimentação em todos os cômodos deve ter espaço livre mínimo do tamanho de um círculo de 1,5 metro.

- ☑ A acessibilidade dos edifícios deve ser considerada na área de cada quarteirão.
  - ▶ a prefeitura deve valorizar edifícios do setor comercial em cada quarteirão que ofereçam estacionamento interno de uso público que sirva para a acessibilidade de todos;
  - ▶ pelo menos, um edifício do setor comercial no quarteirão deve ter ponto de parada de veículos que sirva para a acessibilidade de todos (esta área não pode ser usada para parada como carga/descarga, passagem, ou estacionamento dos veículos de funcionários);
  - ▶ pelo menos um edifício do setor comercial no quarteirão deve ter um sanitário para uso público, com espaço que sirva para a acessibilidade de todos.



- ☑ Quando possível, os edifícios que tenham barreiras arquitetônicas e que não possam oferecer acessibilidade diretamente em sua área devem ser ligados entre si, com passarelas que dêem acesso a outro edifício, o qual possa ser adaptado com estacionamento, elevadores e sanitários disponíveis para todos os demais edifícios de um mesmo quarteirão.
- ☑ Todos os demais edifícios deste quarteirão que tecnicamente não puderem oferecer acessibilidade sem reformas estruturais devem contribuir coletivamente por cota de adaptação, de interligação e de manutenção dos elementos da acessibilidade dos edifícios vizinhos acessíveis e abertos ao público, tais como sanitários, rampas, estacionamento... etc.

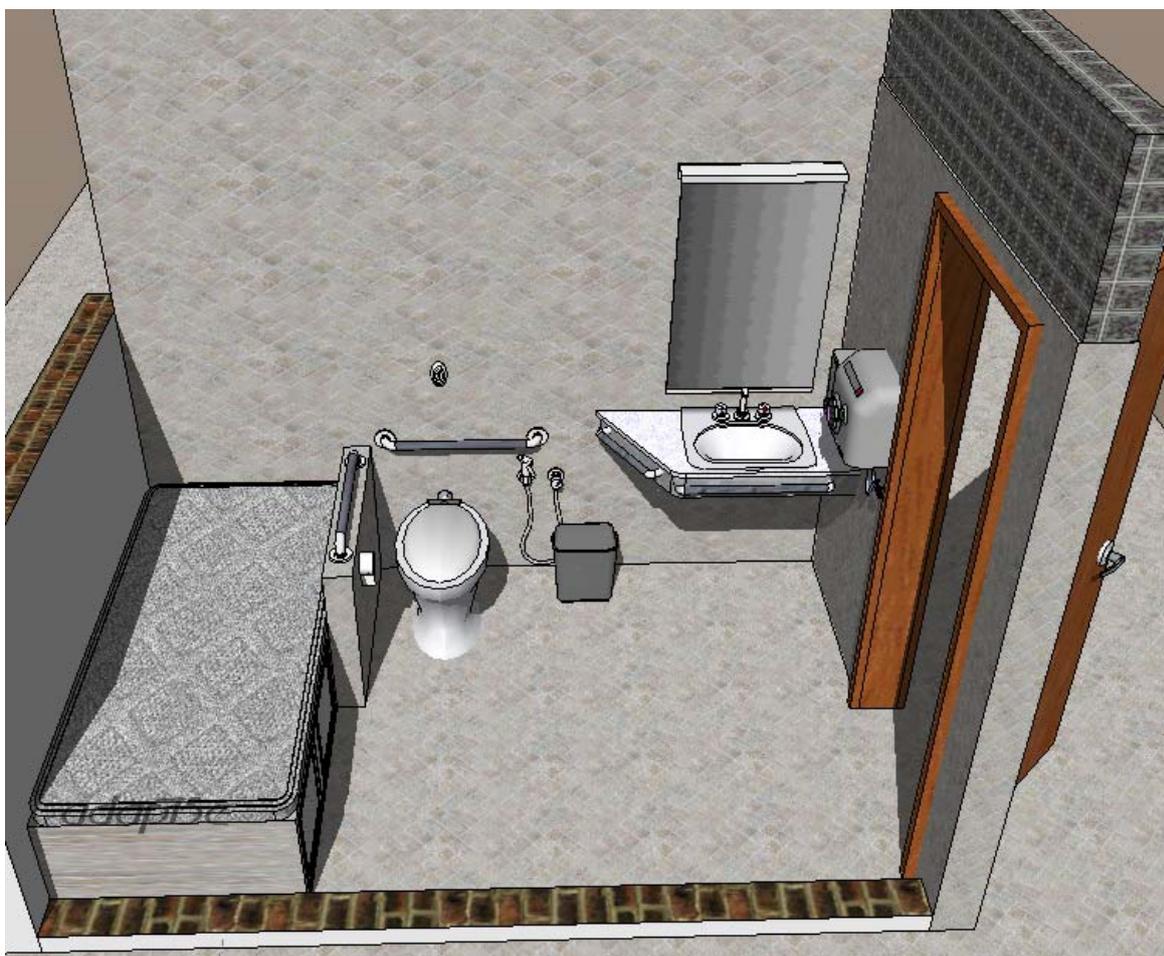


- ☑ Novas construções devem sempre ser acessíveis para todos.
- ☑ Os edifícios que prestam serviços de interesse público devem ...
  - ▶ ter entrada próxima aos pontos de ônibus;
  - ▶ estar localizados prioritariamente em ruas planas, ou ...
  - ▶ ter área plana junto à entrada sem degraus;
  - ▶ ter área interna plana para parada e para estacionamento de veículos reservado somente para acessibilidade;
  - ▶ ter equipamentos de tecnologia específica para mobilidade;
  - ▶ ter pessoal treinado para atender pessoas que só falem por linguagem brasileira de sinais (LIBRAS);
  - ▶ ter mapas táteis, além de pisos com faixas de alerta e de orientação tátil.



Secretaria de Estado do Desenvolvimento Social - SEDESE  
- Direitos Humanos -  
Governo do Estado de Minas Gerais

- ☑ Os edifícios que prestam serviços de interesse coletivo e público devem ...
  - ▶ ter sanitários com porta larga (80cm, no mínimo) e espaço suficiente (mínimo de 2,70m x 1,80m) para uso de uma pessoa com deficiência, com seus familiares ou atendentes.



As construções de baixo custo e interesse popular podem e devem também ser acessíveis; afinal...

**Pobres ou ricos,  
todos têm direito à acessibilidade!!!!**



Secretaria de Estado do Desenvolvimento Social - SEDESE  
- Direitos Humanos -  
Governo do Estado de Minas Gerais

☑ 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 no mínimo um banheiro, com espaço livre para a movimentação e suficiente para conter a área de um círculo de 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 de moradia unifamiliar devem ser acessíveis, desde que, pelo menos,
- ▶ a cozinha,
  - ▶ um dos quartos (preferencialmente, todos) e
  - ▶ um banheiro da casa
- sejam acessíveis e estejam ao nível da porta de entrada.



- ☑ Edifícios residenciais coletivos ou de moradia multifamiliar devem ser construídos com elevador, cujo custo deverá ser dividido entre os proprietários das unidades...



- ▶ o custo da instalação do elevador será menor se o fosso para conter o movimento do elevador for previsto antes da construção e em todos os edifícios de mais de um andar...
- ▶ as áreas sociais de cobertura e pilotis devem ser de uso coletivo e acessíveis para todos os moradores e visitantes.

☑ Alguns tipos de edifícios a serem construídos podem ser de interesse e de função comercial, mas devem ser acessíveis antes que outros tipos de edifícios venham a ser!

- ▶ asilos (e demais instituições de amparo social),
- ▶ bares (e outros locais de encontro social),
- ▶ clínicas (e outros serviços de saúde),
- ▶ cemitérios e velórios,
- ▶ clubes (e outros locais de prática esportiva),
- ▶ bancos, correios, cartórios, farmácias, (e outros postos de serviços),
- ▶ escolas (e demais instituições de ensino),
- ▶ estações repetidoras de rádio e/ou televisão,
- ▶ hotéis (e serviços similares de hospedagem),
- ▶ igrejas (e outros locais de culto religioso),
- ▶ Lan-house, ou centros de inclusão digital \_ para uso de computadores ou oferta de serviços de internet,
- ▶ lojas (e demais centros comerciais),
- ▶ oficinas (mecânicas e similares),
- ▶ parques ou praias (e outros locais de diversão),
- ▶ restaurantes (de diversos tipos),
- ▶ rodoviárias (e demais terminais de transporte),
- ▶ salão de beleza (ou barbearia e afins),
- ▶ supermercados (e outros armazéns de suprimentos),
- ▶ teatros, e outras salas de concerto e cinema...

Fica aqui, então, uma pergunta:

qual o tipo de edificação que ficou fora da lista?



- ☑ Outros edifícios existem, conforme necessidades específicas e ocasionais de utilidade pública, a história de cada lugar, o tamanho da cidade ou irão surgir com as mudanças constantes na vida da cidade.

Como exemplo:

- ▶ locais de votação eleitoral,
- ▶ locais temporários para shows, comícios etc.,
- ▶ delegacias e penitenciárias,
- ▶ quartéis militares,
- ▶ distritos do corpo de bombeiros ...

Em todos os locais freqüentados pelo público em geral, a acessibilidade deve ser prevista para todas as pessoas, independente de uma deficiência ou problemas de mobilidade!

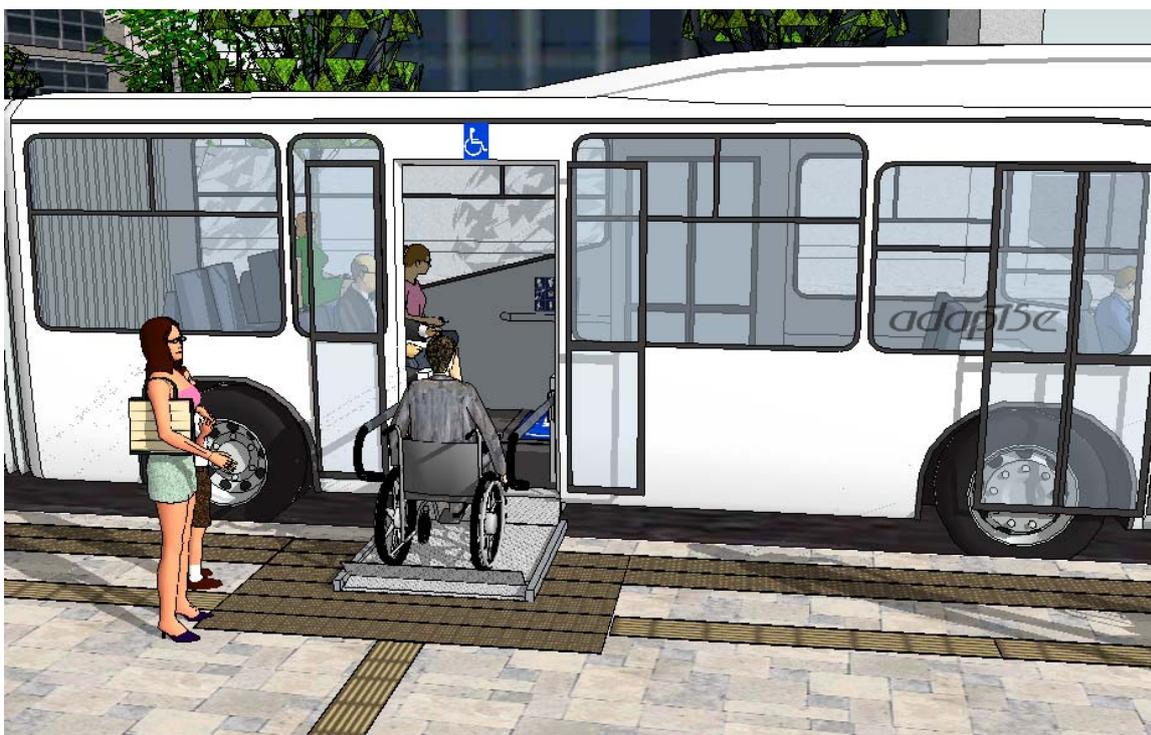
# acessibilidade nos vínculos entre os meios de transporte...

Toda cidade deve planejar seu desenvolvimento e ser capaz de acomodar os meios de transporte, sem congestionamentos ou sem superlotação das vias e dos espaços de uso do pedestre.

Afinal, os meios de transporte compõem uma tecnologia disponível para prover maior mobilidade e acessibilidade!

- ☑ Deve-se evitar que as pessoas viajem de pé, quando usarem o transporte público.
  - ▶ Se os veículos cruzam a cidade dessa maneira, em diferentes horários do dia, isso é sinal de que é necessário aumentar o número de veículos nas linhas de transporte coletivo.

- ☑ Somente em trechos de ruas planas é que o embarque de passageiros pode ser feito, com acessibilidade e segurança.
- ▶ caso o ônibus passe por vias inclinadas, com perfil de declividade acima do permitido pelas normas técnicas, a linha deve incluir também trechos de vias planas próximas ao local, onde o ponto de parada deve estar.



- ☑ ônibus urbanos e intermunicipais, micro-ônibus, vans, charretes turísticas, trolleybus e trens metropolitanos

**todo o sistema deve garantir acessibilidade !!!**  
no local de embarque / desembarque e  
no interior dos veículos.

- ☑ A entrada e saída dos veículos acessíveis deve ser sem escadas e facilitada por plataformas móveis e sistemas de rebaixo da estrutura do veículo, fatores que reduzam a altura do piso dos veículos em relação aos níveis da calçada ou da via.
- ▶ Em caso de plataformas de embarque elevadas e construídas nos pontos de embarque / desembarque, os veículos devem ter pontes levadiças nas portas, para que haja contato direto entre os pisos e sejam evitadas valas e vazios de continuidade na passagem dos pedestres.



- ☑ No espaço interno dos veículos deve haver:
  - ▶ passagem sem degraus e sem roletas;
  - ▶ suportes nos corredores em alturas diferentes para uso de pessoas de tamanhos diversos;
  - ▶ assentos reservados de uso prioritário e próximos à entrada, para pessoas que não podem se movimentar no interior do veículo;
  - ▶ uma área sem assentos longe do corredor de passagem, para acomodar uma cadeira de rodas ou carrinho de bebê, ou mesmo, para que pessoas possam ficar de pé.



- ☑ O transporte por trem metropolitano e de ônibus deve ser integrado, para que os ônibus e os automóveis deixados em estacionamentos públicos alimentem as linhas de longo percurso.
- ☑ O transporte por ônibus deve ser considerado para grandes distâncias e vias largas, com mais de duas pistas de veículos.
- ☑ O transporte por micro-ônibus deve ser considerado para acesso em vias estreitas, com curvas e declividades fortes que impeçam a passagem de ônibus.



- ☑ O transporte por vans deve ser considerado em duas situações:
  - 1) como taxi especial, para transporte porta-a-porta, nos casos em que pessoas que não possam usar veículos de transporte coletivo;
  - 2) como micro-ônibus, para transportar pessoas de seu local para um ponto de parada de ônibus ou trem.

# acessibilidade nos pontos turísticos...



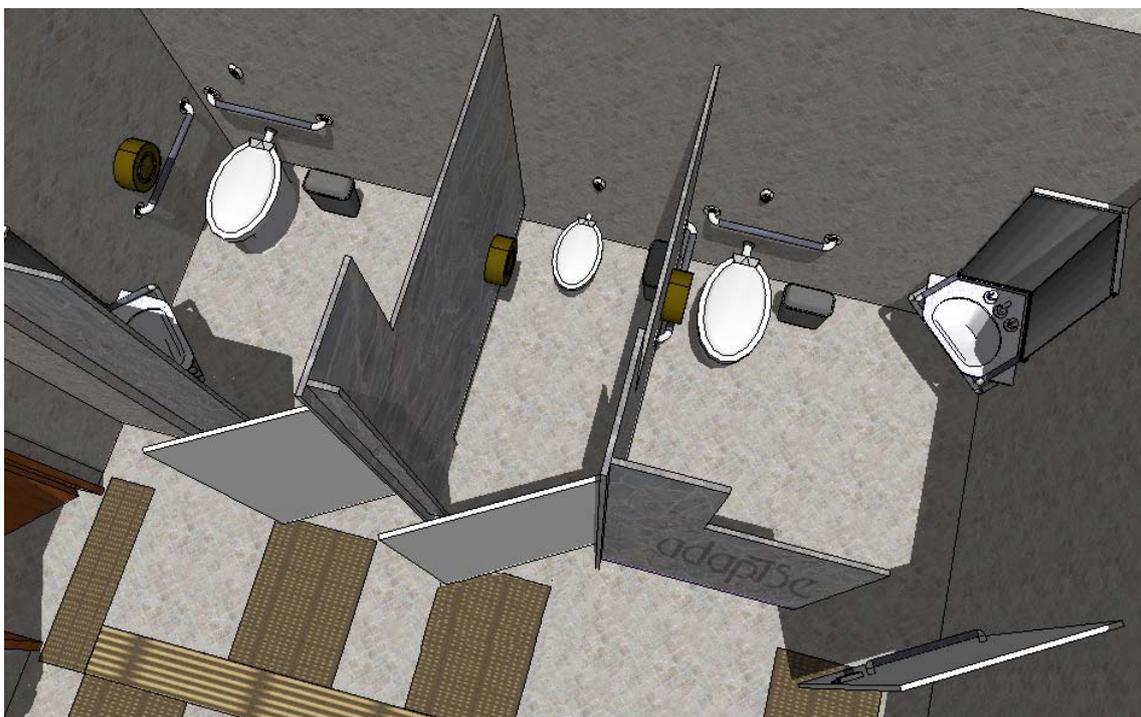
Os pontos turísticos da cidade devem ser considerados como vitrines de acessibilidade.

- ☑ Moradores e visitantes devem ter informações no local ou em impressos e internet sobre:
  - ▶ os recursos disponíveis para todos e
  - ▶ os meios de acessibilidade, para uso de cada um desses recursos.

Secretaria de Estado do Desenvolvimento Social - SEDESE  
- Direitos Humanos -  
Governo do Estado de Minas Gerais

Locais de atração pelos recursos da natureza devem ter, pelo menos, o seguinte:

- ▶ ponto de acesso para veículos do tipo taxi-especial ou automóveis;
- ▶ áreas de vagas especiais reservadas para acessibilidade;
- ▶ calçadas acessíveis;
- ▶ sanitários acessíveis de uso individual ou familiar;



- ▶ mapas táteis do local;
- ▶ sinalização vertical e de piso, com linguagem tátil, braile ou com letras em relevo;
- ▶ cadeiras de rodas manuais ou motorizadas para empréstimo;
- ▶ pessoas treinadas para atendimento em LIBRAS (linguagem brasileira de sinais).

# acessibilidade em escolas inclusivas ...

A seguir, estão descritas algumas condições básicas de acessibilidade para que escolas sejam inclusivas.

Podemos considerar tais condições como exemplos de aplicação do conteúdo tratado neste manual.

Inclusão na escola significa:

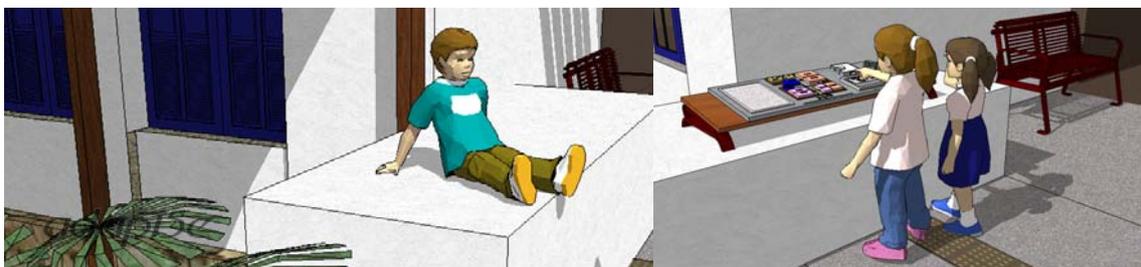
- ▶ oferecer iguais oportunidades, para que cada um possa fazer de sua diferença uma contribuição para o todo;
- ▶ investir nas condições de uso dos objetos e edifícios, para que todas as pessoas possam agir sem precisar da ajuda de outros;
- ▶ preparar a atitude e comportamento dos estudantes, de suas 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;
- ▶ preparar voluntários para servirem de atendentes;
- ▶ documentar cada passo de transformação da escola, anteriormente com barreiras, à medida em que passe a ser um lugar cada vez mais acessível.

- ☑ Cada escola deve atender crianças que morem no bairro. Assim, evita-se grandes deslocamentos e muitas crianças podem ir a pé para a escola, tendo contato com a vizinhança do local onde mora.
- ☑ Em escolas cujas crianças morem a grande distância, a administração deve oferecer um serviço de ônibus que busque e leve as crianças para um terminal de transporte público:
  - ▶ neste terminal, micro-ônibus, vans ou ônibus de linhas regulares devem levar as crianças até em casa;
  - ▶ em caso de transporte particular, a escola deve conter espaço coberto e plano para veículos, no embarque e desembarque dos estudantes.



- ☑ A chegada na escola deve ser pela entrada geral que seja acessível para todos:
  - ▶ pessoas com mobilidade reduzida não devem usar entradas secundárias ou dos fundos;
  - ▶ a entrada geral deve ter espaço coberto de descanso e de espera, para que alguns estudantes possam aguardar pelos familiares;
  - ▶ o estacionamento com vagas especiais de acessibilidade deve se ligar à entrada geral;
  - ▶ quando a escola tiver mais de uma entrada para acesso geral, essas entradas devem ser tratadas com a mesma identidade e importância.

- ▶ Pelo menos uma sala em cada grupo de salas de aula destinadas especificamente às diferentes séries, módulos ou períodos escolares, deve estar ligada às outras por corredores sem degrau e com suaves desníveis em relação à:
  - ▶ entrada da escola;
  - ▶ ao refeitório;
  - ▶ ao pátio;
  - ▶ à sala de informática;
  - ▶ ao laboratório de ciências;
  - ▶ à biblioteca;
  - ▶ ao complexo esportivo (ginásio, piscina ou quadras).



- ▶ No recreio, as crianças devem ter espaços diferenciados por atividade, sendo que estes espaços podem ser utilizados por grupos distintos, conforme a idade e sexo; em todo caso, esses espaços devem ser acessíveis:
  - ▶ atividades de grande energia (brincadeiras com bola, perseguições e correrias) devem ocorrer sempre que possível ao ar livre, em terraços, gramados e/ou no ginásio coberto, sem riscos de acidentes;
  - ▶ atividade de pequena energia (jogos de tabuleiro, jogos de corda e grupos de conversa) devem ocorrer nos terraços e no pátio coberto, sem conflitos com outras atividades;
  - ▶ Em cada local, devem existir assentos dispersos em pequenos grupos no espaço.

- ☑ O número de carteiras em cada sala de aula deve permitir que haja corredores de passagem de cada lado com 90 cm de largura:
  - ▶ salas com muitas carteiras e pouco espaço de passagem causam problemas na disciplina e no aprendizado;
  - ▶ deve-se evitar que carteiras usadas por pessoas com deficiência sejam as únicas que ocupem lugar à frente ou atrás das demais carteiras na sala;
  - ▶ a redução do número de carteiras em salas de aula já construídas deve ser compensada pelo aumento dos turnos de ensino, até a construção de mais salas.



- ☑ a sala de aula deve ter espaço amplo de movimentação que garanta a flexibilidade de seu uso em diferentes atividades de ensino.
  - ▶ as carteiras devem ter formato que permita diferentes arranjos em conjunto para trabalhos em grupo
- ☑ todos os estudantes devem ser estimulados a transportarem suas mochilas em suportes com rodízios para, com isso, evitar de carregarem peso e reduzir problemas de coluna.
  - ▶ prateleiras e armários individuais devem existir nas salas de aula e nos corredores da escola, para que os estudantes possam deixar livros em sala e possam só levar para casa o que precisem usar em cada dia.

- ☑ O tamanho de uma carteira escolar deve permitir que os estudantes coloquem seu material sobre a mesa e tenham espaço adicional de movimentação das mãos e braços, para ler e escrever.
  - ▶ a carteira e a cadeira dos estudantes deve possibilitar ajustes de altura e de aproximação.
  - ▶ a carteira de um só braço pode existir em salas de aula e auditórios, desde que todas as carteiras na fileira de frente e de fundo sejam de mesa.
  - ▶ a largura das carteiras deve manter espaço livre para as pernas e para a aproximação de uma cadeira de rodas.



- ☑ A escola deve investir em equipamentos e materiais básicos que aumentem os recursos de ensino:
  - ▶ a sala de computadores deve dispor de programas que permitam ao cego poder 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 deve constar dos recursos disponíveis para uso nas salas de aula;
  - ▶ os professores devem fazer uso de maquetes ou modelos tridimensionais;
  - ▶ os quadros-negros das salas de aula e o giz devem ser substituídos por telas para pincel atômico (tal substituição evita alergias e auxilia a manutenção).

# acessibilidade em 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.

Deve haver um plano que controle  
as transformações da cidade  
na direção do bem-estar de todos!

Secretaria de Estado do Desenvolvimento Social - SEDESE  
- Direitos Humanos -  
Governo do Estado de Minas Gerais

Neste plano geral,  
a acessibilidade deve ser pensada  
em cada assunto, antes de qualquer ação ou decisão.  
Para isso, deve existir mais de uma C.I.P.A.  
no município:

- ☑ uma CIPA = Comissão Interna de  
Prevenção de Acidentes e
- ☑ uma CIPA = Comissão Inter-setorial de  
Promoção da Acessibilidade

A Comissão Inter-setorial de Promoção da Acessibilidade  
deverá ser composta por todos aqueles que participem no  
processo de transformação da cidade num lugar mais acessível.



Secretaria de Estado do Desenvolvimento Social - SEDESE  
- Direitos Humanos -  
Governo do Estado de Minas Gerais

Para isso, **grupos de ação** devem ser formados, inclusive com pessoas da comunidade que sintam o problema em sua vida diária.

Os grupos de ação irão acompanhar cada passo na aplicação das soluções pela prefeitura e órgãos municipais e assim levar à(s) CIPA(s) para encaminhamento aos órgãos de fiscalização.

- ☑ Além disso, a prefeitura deve investir em exemplos que sirvam para toda a população:
  - ▶ no treinamento de fiscais;
  - ▶ no estímulo à adaptação dos edifícios já existentes na cidade;
  - ▶ na adaptação para acessibilidade de edifícios que ofereçam serviços públicos;
  - ▶ no desenvolvimento de um programa constante de aprimoramento e manutenção da acessibilidade em seus próprios edifícios.
  
- ☑ Todos os fiscais (de projetos e de obras) devem conhecer as normas técnicas da acessibilidade (NBR 9050-2004 e as demais complementares da ABNT).
  
- ☑ O programa de treinamentos dos fiscais deve incluir:
  - ▶ a simulação do uso de equipamentos de tecnologia assistiva para a mobilidade (bengalas-guia, cadeira de rodas, muletas, etc);
  - ▶ a visitação de obras públicas, cuja inspeção tenha verificado a conformidade com as normas técnicas;
  - ▶ a participação das escolas e universidades que tenham experiência no ensino da acessibilidade.

- ☑ A prefeitura deve estabelecer estímulos tais como convênios e a realização de parcerias, para que os processos de adaptação e de planejamento adequado sejam completos. Por exemplo:
  - ▶ a hospedagem de pessoas a serviço da prefeitura deve ocorrer somente em hotéis adequados ou adaptados para acessibilidade de todos;
  - ▶ as empresas que participarem do esforço de adaptação para acessibilidade terão prioridade em licitações públicas e na isenção de impostos.



- ☑ A prefeitura deve manter uma ouvidoria para
  - ▶ atender reclamações da comunidade e
  - ▶ fazer parcerias com instituições de pessoas com deficiência em testes e treinamento de pessoal.
- ☑ A prefeitura deve ainda produzir e divulgar folhetos explicativos que ensinem a população a evitar a construção de barreiras e inacessibilidade.

# mensagem final

- ☑ Nesta publicação, alguns fundamentos da prática do desenho universal ficaram evidentes, entre outros:
  - ▶ o objetivo é o de estabelecer uma forma global de se encarar o problema da acessibilidade para todos \_\_ não se trata de iniciativas bem intencionadas, mas desarticuladas e fracionadas;
  - ▶ a relação entre pedestres e veículos, as dimensões e características das calçadas, as travessias de avenidas, estradas e ruas, por passarelas ou por faixas de pedestre, são aspectos concretos de se vivenciar, de se perceber bons resultados;
  - ▶ a acessibilidade engloba ainda aspectos mais discretos, que envolvem uma boa administração das ações em diversos setores, mas isso só fica evidente quando algo vai mal;
  - ▶ escolas inclusivas que sejam adequadas à acessibilidade, deverão preparar cidadãos mais conscientes sobre o amplo benefício e responsabilidade generalizada;
  - ▶ algumas dimensões mencionadas estão acima de referenciais mínimos de normas técnicas, pois se prestam a oferecer acessibilidade para todos, ao invés de possibilitar soluções segregadas para grupos distintos e discriminados na população.
  - ▶ a participação da comunidade é um fator vital para o sucesso das iniciativas de acessibilidade, mas a falta de práticas de participação ativa necessita de preparação, conscientização, envolvimento, premiação e punição ajustada aos possíveis desvios;

- ☑ Nesta publicação, alguns fundamentos da prática do desenho universal ficaram evidentes, entre outros:
  - ▶ organizados em comissões e grupos de trabalho, a prefeitura municipal, seus parceiros e as lideranças comunitárias poderão traçar planos, angariar recursos externos ao município, investir em transformações graduais e significativas.
- ☑ Muitas das informações técnicas foram mencionadas com pouco detalhamento e especificação para darmos uma noção abrangente relativa à prática do desenho universal sobre as decisões mais adequadas que orientam o trabalho de muitos profissionais.
- ☑ O conteúdo deste manual deve servir de contribuição complementar às publicações já existentes sobre o assunto, entre livros técnicos, cartilhas e guias, sem pretender repetir ou ignorar o teor de importantes documentos, entre eles, o Decreto Federal no.5296, de 02-12-2004, a Lei Estadual - MG no. 11666, de 09-12-1994, além das normas técnicas NBR 9050-2004 e outras afins.
- ☑ O objetivo deste manual será plenamente alcançado quando o leitor se colocar:
  - ▶ como participante no processo,
  - ▶ como auxiliar na divulgação, aplicação e desenvolvimento destas idéias.
- ☑ Outras publicações surgirão certamente para detalhar e ampliar o repertório de experiências dos municípios mineiros.

# indicações bibliográficas

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS

NBR 9050 - 2004, Acessibilidade a Edificações, Mobiliário Espaços e Equipamentos Urbanos. Rio de Janeiro: ABNT.

\_\_\_\_\_.

NBR9077 - 2001, Saída de Emergência em Edifícios. Rio de Janeiro: ABNT.

BRASIL. Decreto Federal no. 5296 de 02 de dezembro de 2004.

Presidência da República. Casa Civil.

\_\_\_\_\_. Constituição da República Federativa do Brasil, promulgada em 01 de outubro de 1988.

\_\_\_\_\_. Lei federal no. 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da cidade).

\_\_\_\_\_. Lei federal no. 10.048, de 08 de novembro de 2000.

\_\_\_\_\_. Lei federal no. 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

\_\_\_\_\_. Lei federal no. 7.853, de 24 de outubro de 1990.

\_\_\_\_\_. Lei federal no. 7.045, de 12 de novembro de 1985.

Secretaria de Estado do Desenvolvimento Social - SEDESE  
- Direitos Humanos -  
Governo do Estado de Minas Gerais

\_\_\_\_\_. **Cadernos Ministério das Cidades, Volumes 1 a 8.** Brasília: Ministério das Cidades. 2004

\_\_\_\_\_. **Declaração de Salamanca (UNESCO) de Princípios, Política e Prática para as Necessidades Educativas Especiais.** Brasília: Ministério da Justiça / Secretaria Nacional de Direitos Humanos / CORDE. 1997.

\_\_\_\_\_. **Plano Diretor Participativo - Guia para a Elaboração pelos Municípios e Cidadãos.** Brasília: Ministério das Cidades / CONFEA, 2004.

\_\_\_\_\_. **Mobilidade e Desenvolvimento Urbano. (Gestão Integrada da Mobilidade Urbana, Curso de Capacitação, por ARAGÃO, Joaquim J. e outros).** Brasília: Ministério das Cidades / Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. 164 pp, il. 2006.

\_\_\_\_\_. **O Município para Todos. Série: Política Municipal para a Pessoa Portadora de Deficiência, 1.** Brasília: Ministério da Justiça / Secretaria Nacional de Direitos Humanos / CORDE. 1998.

**ESTÚDIOS MAURICIO DE SOUZA, A Turma da Mônica: Acessibilidade.** São Paulo: Mauricio De Souza Produções. 18pp, il. 2006

Secretaria de Estado do Desenvolvimento Social - SEDESE  
- Direitos Humanos -  
Governo do Estado de Minas Gerais

GUIMARÃES, Marcelo P. **Acessibilidade Pelo Design Universal**, Curso de Aprimoramento Profissional. Recife: ADAPTSE / IQ-CREAPE. 2007

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL.  
Instrução Normativa no. 1, de 25 de novembro de 2003.

MINAS GERAIS. **Cuidando da Acessibilidade em Prédios Escolares**. Foresti, M.B. e outros / Secretaria de Estado da Educação. Belo Horizonte: Secretaria de Estado da Educação. 2004.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Declaração de Direitos das Pessoas Deficientes (aprovada pela Assembléia Geral da ONU em 09 de dezembro de 1975).

\_\_\_\_\_. Declaração de Direitos do Homem (aprovada pela Assembléia Geral da ONU em 10 de dezembro de 1948).

ROLNIK, R. (coord.). **Estatuto da Cidade: Guia de Implementação pelos Municípios e Cidadãos**. Brasília: Câmara dos Deputados; Instituto Polis, 2001.

TORRES, Flávia P. T. E outros, **Guia de Acessibilidade em Edificações: Fácil Acesso para Todos**. Belo Horizonte: CREA-MG & Prefeitura de Belo Horizonte, 2006. 64pp, il.

# outras fontes de informação

- ☑ Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Justiça de Defesa dos Direitos das Pessoas Portadoras de Deficiência e Idosos - CAOPPI  
(31) 3295-2838  
>><http://www.pgj.mg.gov.br/caoppdi><<
- ☑ Conselho Regional de Arquitetura, Engenharia e Agronomia de Minas Gerais - CREA-MG  
>><http://www.crea-mg.org.br><<
- ☑ Coordenadoria Especial de Apoio e Assistência à Pessoa com Deficiência - SEDESE, (31) 3292-2348  
>><http://www.social.mg.gov.br><<
- ☑ Instituto Brasileiro de Administração Municipal - IBAM,  
(21) 537-7595  
>> <http://www.ibam.org.br><<
- ☑ Laboratório ADAPTSE  
Escola de Arquitetura da UFMG, (31) 3409-8810  
>><http://www.adaptse.org><<

- ☑ Ministério das Cidades -  
Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana  
>><http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/><<
  
- ☑ Ministério da Justiça -  
Secretaria Nacional de Direitos Humanos,  
  
Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora  
de Deficiência - CORDE, (061) 225-0294  
>><http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/><<
  
- ☑ Sociedade Inclusiva  
Pró-Reitoria de Extensão, PUC-Minas  
>><http://www.sociedadeinclusiva.pucminas.br/><<

Secretaria de Estado do Desenvolvimento Social - SEDESE  
- Direitos Humanos -  
Governo do Estado de Minas Gerais



Secretaria de Estado do Desenvolvimento Social - SEDESE  
- Direitos Humanos -  
Governo do Estado de Minas Gerais