

	série NTL Notas Técnicas da Biblioteca do Levante-BH	NTL n.º 2A jun. 2022
		sumário executivo
Instituição da Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH)		

Introdução

A NTL n.º 2A integra a série *Notas Técnicas da Biblioteca do Levante-BH (NTL)* ou, simplesmente, série NTL. Essa série compõe o relatório final da pesquisa de pós-doutorado de Marcos Fontoura de Oliveira denominada *Como viver junto na cidade*.

O documento propõe a instituição da Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH). Parte-se da intenção inicial de elaborar um plano, que vai sendo aperfeiçoada e evolui para a proposição de instituição de uma política. Toma-se Hannah Arendt como referência de que o sentido da política é a liberdade.

A decisão – estratégica – de trocar um plano por uma política sustenta-se na conclusão de que um plano municipal de acessibilidade, no Brasil de hoje, é ainda incapaz de ser implementado em sua plenitude para atender à exigente legislação vigente. Um plano de acessibilidade para uma cidade brasileira do porte de Belo Horizonte precisa de uma política que o anteceda, sustentando-o. Como não é objeto da pesquisa propor uma política nacional, a NTL n.º 2A propõe a instituição de uma sólida e bem formulada política municipal de acessibilidade, assumida como um compromisso pela Prefeitura de Belo Horizonte, capaz de produzir bons resultados já em curto prazo. Antecipando ações locais, afirma-se que a cidade de Belo Horizonte poderá usufruir de políticas federais de acessibilidade que certamente serão instituídas na gestão federal de 2023-2026.

O documento apresenta os resultados de uma longa investigação. O que se propõe é instituição de uma política por meio de um decreto do prefeito de Belo Horizonte. É apresentada explicação do porquê não se propõe uma lei em vez de um decreto, com o apoio de um alerta de Marilena Chauí sobre democracia e direitos. A proposta justifica-se

Como viver junto na cidade

como uma tentativa de superar a postergação na efetivação do direito à acessibilidade em Belo Horizonte. Afinal, lá se vão mais de trinta anos desde que a Constituição da República Federativa do Brasil, em 1988, iniciou o estabelecimento desse direito.

As ações de acessibilidade atualmente em curso nos órgãos municipais belo-horizontinos são dispersas e desconectadas umas das outras. Por isso, são incapazes de fazer com que a cidade seja um lugar efetivamente inclusivo. A aposta expressa na NTL n.º 2A é que a política municipal de acessibilidade com desenho universal, uma vez instituída pelo Poder Executivo Municipal de Belo Horizonte e monitorada pela sociedade civil organizada (em parceria com a máquina estatal), seja capaz de alavancar a efetivação desse direito.

Apresentação

O documento está dividido em seis partes, além da introdução, da apresentação, das referências, das assinaturas e de dois apêndices. São elas: 1) Objetivos; 2) Panorama de documentos encontrados para *benchmarking*; 3) A busca por um plano de acessibilidade em Belo Horizonte; 4) A acessibilidade como eixo do PlanMob-BH 2030; 5) Marco legal brasileiro de acessibilidade na mobilidade urbana; 6) A política Padu-BH e o plano Pladu-BH; 7) Considerações finais. A elaboração do presente sumário executivo da NTA n.º 2A é uma estratégia do autor para alcançar os tomadores de decisão, incentivando-os à leitura integral da nota técnica, inclusive de seus dois apêndices. Como o documento é parte de uma pesquisa em fase de execução, o autor alerta que poderá ser emitida uma nova versão a qualquer momento.

1 Objetivos

O documento tem o objetivo principal de propor a instituição da *Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte* (Padu-BH). Ela tem três objetivos secundários.

O primeiro objetivo secundário é apresentar as bases do *Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte* (Pladu-BH) para atendimento ao que dispõe a política (Padu-BH) proposta. O segundo objetivo secundário é organizar,

Como viver junto na cidade

permitindo a consulta de qualquer interessado diretamente na Biblioteca do Levante-BH, toda a informação encontrada sobre políticas e planos de políticas públicas que interessam ao estudo da acessibilidade com desenho universal nas cidades. O terceiro objetivo secundário é dar clareza do que é um plano de acessibilidade, no contexto geral da elaboração de outros planos de políticas públicas, contribuindo para a elaboração do plano Pladu-BH. Toma-se a *accountability* como uma exigência para a efetividade da política pública. O monitoramento é tratado como uma obrigação legal e faz parte da minuta de decreto proposta.

2 Panorama de documentos encontrados para *benchmarking*

A pesquisa selecionou uma profusão de políticas públicas e planos que tratam de algum aspecto da questão urbana, alguns mais gerais e outros mais específicos. Organizadas por assunto na Biblioteca do Levante-BH, estão sistematizados mais de quarenta tipos de políticas e mais de trinta tipos de planos.

Ao analisar o *Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana*. (2004-2006) conclui-se que não foi por falta de informação que as cidades brasileiras não implantaram robustos planos, programas e projetos de acessibilidade ancorados em sólidas políticas locais de acessibilidade. Dois importantes planos nacionais são analisados: o *Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - Viver sem Limite* de 2011 e a *Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa (Ebapi)* de 2018.

A pesquisa localizou pouca informação sobre políticas e planos que tratem especificamente da acessibilidade e, menos ainda, da acessibilidade na mobilidade urbana. Do Brasil, foram encontradas referências a planos de Curitiba (PR), Porto Alegre (RS) e Parnaíba (SP). Específicos de calçadas, foram detectados um programa do Paraná, um plano emergencial de São Paulo (SP) e um plano de caminhabilidade de Fortaleza (CE). Pontual para pessoas com deficiência, há um plano de ações de São Paulo (SP),

A pesquisa também detectou documentos elaborados fora do Brasil. São destacados: um da Espanha, um do Equador, um das Nações Unidas (ONU) e um do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Um conjunto importante de documentos é formado pelos relatórios do prêmio *Access City Award* concedido anualmente pela Comissão Europeia – *European Commission (EC)*. A conclusão a que se chegou é que há um

Como viver junto na cidade

leque de organizações, mundo afora, que vem se dedicando à busca de soluções para que possamos, todos, viver em cidades inclusivas.

Ainda no contexto internacional foram selecionados o Plano de Ação Internacional contra o Envelhecimento da ONU e informações sobre planos nacionais de acessibilidade da Argentina, de Portugal e do Reino Unido, além de planos municipais de acessibilidade de Berlim (Alemanha), Lisboa (Portugal), Rosário (Argentina), Santiago (Chile), Toulouse (França) e Skellefteå (Suécia). Há também referência a diretrizes de acessibilidade traçadas em Rotterdam (Holanda).

A despeito das informações localizadas e estudadas, poucos foram os documentos encontrados que efetivamente ajudaram na formulação da política Pamu-BH e do plano Plamu-BH. São citadas pontualmente três referências: o *Plano de Acessibilidade Pedonal* da capital portuguesa (*Anda Lisboa!*), um capítulo do plano de mobilidade urbana da capital chilena denominado *Plan Integral de Movilidad* (PIM) elaborado pela *Ilustre Municipalidad de Santiago* e a *Inclusive Transport Strategy: Achieving Equal Access for Disabled People* do Reino Unido.

A existência de pouca informação disponível sobre políticas e planos de acessibilidade e, pontualmente, de acessibilidade na mobilidade urbana, é uma das conclusões da pesquisa para elaboração da NTL n.º 2A. Isto confirma a hipótese de que a cidade de Belo Horizonte pode assumir um pioneirismo no assunto ao instituir a sua *Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal*.

3 A busca por um plano de acessibilidade em Belo Horizonte

O documento apresenta uma cronologia da busca por um plano de acessibilidade em Belo Horizonte. Descreve-se, especialmente, o lançamento do *Plano de Acessibilidade Física de Belo Horizonte* em 1997, a inclusão de Belo Horizonte no ano 2000 no relatório do *Plano Nacional de Ações Integradas na Área das Deficiências* e a tentativa de elaboração da *Política Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte* a partir de 2015. Apresenta-se a cronologia relativa às tentativas de elaboração do *Plano Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte*, inclusive os compromissos firmados em contratos de metas da Prefeitura de Belo Horizonte com seus órgãos.

Como viver junto na cidade

Até a conclusão da NTL n.º 2A, a única decisão governamental concreta e recente em busca de um plano de acessibilidade em Belo Horizonte foi a publicação do *Plano Municipal de Políticas para as Pessoas com Deficiência (PPcD)* em 2019. No entanto, alerta-se que o plano de acessibilidade (pretendido) e o plano de inclusão da pessoa com deficiência (elaborado) são distintos e, a despeito de suas interfaces, não podem ser confundidos e nem tomados um pelo outro.

Fatos importantes são destacados. Dentre eles, estão o estabelecimento em 2019 da Agenda 2030 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU) como referência para o planejamento de médio e longo prazo das políticas públicas municipais de Belo Horizonte. Outro fato marcante na busca de um plano de acessibilidade foi a adesão da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), em 2020, à *Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa (Ebapi)*. Isso exige a elaboração de um *Plano Municipal de Direitos da Pessoa Idosa*, ainda não concluído.

Lembrando que segurança (junto com autonomia) é condição *sine qua non* para alcance da acessibilidade, também é destacada a proclamação – pela Organização das Nações Unidas (ONU) – da *Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020*. A cidade de Belo Horizonte é considerada um bom exemplo de engajamento nessa chamada da ONU, pois no ano de 2020 contabilizou-se no município uma redução de 54% das mortes em sinistros de trânsito nos últimos dez anos.

O panorama do item é concluído com críticas ao *Plano de Metas PBH 2021-2024*, anunciado em abril/2021. A despeito de algumas boas – porém desconectadas – medidas, nele não há um compromisso com a institucionalização de um plano ou de uma política de acessibilidade.

4 A acessibilidade como eixo do PlanMob-BH 2030

Relata-se como o assunto já foi tratado em Belo Horizonte tomando como referência o conjunto de documentos mais recentes produzidos pela BHTrans no âmbito da revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte para 2030 (PlanMob-BH 2030). A conclusão é que há tempos o PlanMob-BH tem medidas em busca da acessibilidade com desenho universal. Dado o resultado insatisfatório, no decreto proposto determina-se que a mobilidade urbana inclusiva e sustentável para todas as pessoas em todo o município, garantindo a

Como viver junto na cidade

todas as pessoas o direito de deslocamento pela cidade, com segurança e autonomia, seja tratada como condição para uma efetiva política municipal de acessibilidade com desenho universal de Belo Horizonte.

5 Marco legal brasileiro de acessibilidade na mobilidade urbana

Esse marco legal é formulado a partir da Constituição Federal promulgada em 1988, conhecida no Brasil como *Constituição-Cidadã*. Desde então, passo a passo, por meio de emendas constitucionais e leis (nacionais, estaduais e municipais), o direito à acessibilidade na mobilidade urbana, como parte do direito à cidade para todos, vem sendo ampliado e consolidado no Brasil. São destacadas as normas editadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) que, desde 1994, têm sido fundamentais para a garantia do direito à cidade para as pessoas com mobilidade reduzida.

Afirma-se que, hoje, está legalmente garantido o direito à acessibilidade com desenho universal, de forma a permitir o acesso amplo e democrático ao espaço urbano para todas as pessoas em todas as cidades brasileiras. Essa é a justificativa técnica central para a instituição, como um compromisso municipal da Prefeitura de Belo Horizonte, da *Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte* (Padu-BH).

Para que a Padu-BH não seja apenas (mais) uma peça retórica, propõe-se estabelecer a obrigatoriedade de todo órgão, autarquia, empresa e fundação municipal que, de alguma forma, planeja ou executa ações que impactam a acessibilidade na mobilidade urbana, editar o seu plano setorial.

6 A política Padu-BH e o plano Pladu-BH

A proposta de instituição da política Padu-BH é apresentada no Apêndice da NTL n.º 2A na forma de uma minuta de decreto do prefeito de Belo Horizonte. Ela é estruturada nessa ordem: instituição, objetivo, diretriz, efetividade.

Os textos dos caputs dos artigos do decreto proposto têm caráter didático, demarcando a decisão política de uma gestão da PBH que pode instituir pela primeira vez, de forma ampla, a sua política municipal de acessibilidade com desenho universal. O

Como viver junto na cidade

decreto proposto sustenta-se no princípio da universalidade e formaliza a sintonia necessária com as políticas de sustentabilidade e de preservação do patrimônio histórico-cultural.

A elaboração de um plano de acessibilidade com desenho universal em Belo Horizonte é tomada no documento como um imperativo legal desde a publicação da LBI em 2015. O município que elabora o seu plano, por sua vez, estabelece um compromisso público de garantia do direito à cidade para todas as pessoas.

Propõe-se que o plano municipal Pladu-BH seja uma compilação de planos setoriais, dentre eles o Plano BHTrans de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BHTrans). O decreto proposto apresenta competências e obrigações, distribuídas à Comissão Permanente de Acessibilidade de Belo Horizonte (CPA-BH), ao Gabinete do Prefeito, ao Observatório de Direitos Humanos de Belo Horizonte (ODH-BH), bem como a secretarias, autarquias, empresas e fundações da PBH, O Sistema de Monitoramento dos Indicadores dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) de Belo Horizonte também é citado como peça da engrenagem burocrática.

Apesar de distribuir competências entre diversas áreas da PBH, alerta-se que o decreto proposto não deve ser tomado como algo que não possa ser aprimorado. Havendo a decisão política de instituir a política Padu-BH, a minuta deve ser ajustada pelo Gabinete do Prefeito que, certamente, conhece bem o jogo de forças internas na PBH. Alerta-se que nada impede, também, que o decreto seja transformado em uma portaria conjunta de secretarias municipais. A NTL n.º 2A contém, ainda, uma minuta de portaria que cria uma Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA) no âmbito da BHTrans, antecipando o atendimento a uma das determinações do decreto municipal proposto. Alerta-se que essa comissão pode ser criada, inclusive, independente da edição do decreto.

A inter-relação do Pladu-BH com outros planos municipais de Belo Horizonte é apresentada, inclusive por meio de figuras esquemáticas, na busca de evitar mal-entendidos, omissões e superposições. São usados como exemplo planos produzidos no âmbito da Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania de Belo Horizonte (Smasac-BH). Planos setoriais de outros órgãos são colocados lado a lado para exemplificar diferenças e semelhanças.

Como viver junto na cidade

Após destacar a importância de que planos setoriais sejam como uma rede que vai se entrelaçando, são apresentados exemplos de ações que podem constar em vários deles.

Os princípios do desenho universal são destacados, pois precisam ser assumidos como um imperativo legal, o que também é incorporado à minuta de decreto proposto. Alerta-se para a importância de se migrar da intersectorialidade para a interseccionalidade, tomando como referência estudo de Patricia Hill Collins e Sirma Bilge.

Para que a definição de indicadores e metas sejam tratados como uma obrigação dos gestores municipais e não como mera recomendação, na instituição da Padu-BH por decreto do prefeito de Belo Horizonte propõe-se a obrigatoriedade de secretarias, autarquias, empresas e fundações publicarem seus próprios planos de acessibilidade com desenho universal com metas anuais pelo menos até o ano de 2030 e com indicadores para monitoramento da garantia de uma cidade para todas as pessoas.

7 Considerações finais

Em 2018 muitas eram as razões para se acreditar que um novo plano de acessibilidade poderia, em breve, ser concluído e instituído em Belo Horizonte. No entanto, não foi o que aconteceu.

Parte desse insucesso pode ser creditado ao frágil controle social brasileiro, que se deteriorou após 2016. A posse em 2018 de um presidente – eleito – que desdenha dos direitos humanos e da necessidade de combater desigualdades sociais é um fato.

Parte desse insucesso pode também ser creditado à pandemia de coronavírus iniciada em 2020. Parte também pode ser creditado a uma mudança institucional na gestão da BHTrans em 2021. A pandemia provocou, e certamente continuará provocando, muitas mudanças na gestão da mobilidade urbana, mundo afora. Por hora, ninguém ainda pode antecipar a amplitude de seus efeitos, para o bem e para o mal. Certo é, apenas, que aqueles que acreditam que as cidades podem e devem ser efetivamente inclusivas, como contemporâneos que são, permanecerão vigilantes na garantia e ampliação de direitos.

O que a NTL n.º 2A propõe é a elaboração de planos setoriais de acessibilidade com desenho universal por parte de todos os órgãos (secretarias, empresas, autarquias e fundações) da PBH. Esses planos, uma vez consolidados, formarão um *Plano Municipal de*

Como viver junto na cidade

Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BH). É com a intenção de tornar obrigatória a sua elaboração que foi proposta a edição de um instrumento legal (um decreto municipal) estabelecendo esse plano como um produto da *Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH)*.

A construção de um plano de acessibilidade, por si só, nunca será capaz de fazer com que uma cidade seja acessível para todos. No entanto, sem um plano as chances de isso acontecer reduzem consideravelmente. Ter um plano elaborado significa forçar a máquina burocrática a ser mais eficaz, eficiente e efetiva. Da mesma forma, quando se fica elaborando e reelaborando um plano, em busca de construir algo perfeito, sem apresentá-lo à cidade, corre-se o risco de nunca o terminar. Na minuta de decreto, prazos são definidos em estrita observância à legislação vigente.

Ter um plano de acessibilidade, com o compromisso de atualizá-lo permanentemente e prestar contas periodicamente, significa oferecer instrumentos à sociedade civil e aos órgãos de controle. Um plano permite cobrar aquilo que os governos têm a obrigação legal de fazer e anunciam que farão, mas muitas vezes não fazem.

O documento termina destacando o que os movimentos sociais brasileiros que atuam na garantia de direito à acessibilidade na mobilidade urbana esperam poder, em breve, comemorar. Trata-se da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) n.º 19/2014, conhecida como *PEC da Acessibilidade*. Uma vez aprovada, o art. 5º da Constituição Federal passará a garantir a inviolabilidade dos direitos à acessibilidade e à mobilidade, no mesmo patamar da inviolabilidade dos direitos já garantidos à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade.

A aprovação e promulgação da *PEC da Acessibilidade* significará mais um passo na consolidação de dois direitos (à acessibilidade e à mobilidade) que passarão a ter *status* constitucional. Afinal, desde 2015 os brasileiros já têm o transporte garantido como um direito social constitucional.

A NTL 2A conclui ser oportuno que o prefeito de Belo Horizonte edite um decreto instituindo a *Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH)*. Trata-se de aproveitar uma janela de oportunidades (*policy window*) para enfrentar um problema de difícil solução (*wicked problem*).

	série NTL Notas Técnicas da Biblioteca do Levante-BH	NTL n.º 2A jun. 2022
Instituição da Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH)		

Introdução

O presente documento integra a *série Notas Técnicas do Levante-BH (NTL)* ou, simplesmente, série NTL. Essa série compõe o relatório final da pesquisa de pós-doutorado de Marcos Fontoura de Oliveira denominada *Como viver junto na cidade*.¹

Esta NTL n.º 2A, como expresso em seu cabeçalho, contém uma proposta de instituição da Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH).² Para tanto, toma-se como ponto de partida um documento que vinha sendo escrito, debatido e reescrito pelo autor, sucessivamente, há alguns anos.³ A intenção inicial, ainda em 2017, era elaborar um plano. Ela foi, aos poucos, sendo aperfeiçoada e evoluiu para a proposição de instituição de uma política.⁴ Tomando Hannah

¹ No relatório final estão expressas as bases teóricas que sustentam toda a pesquisa. Nele são apresentados como seus produtos (o portal/rede Levante-BH, a Biblioteca do Levante-BH e a série NTL) se relacionam uns com os outros. Para incentivar a leitura desta NTL n.º 2A, foi também produzido um sumário executivo. Destaque-se que para tornar a leitura mais fluida, em toda a série NTA as referências estão lançadas em notas de rodapé conforme sugerido por FRANÇA, J.L. & VASCONCELOS, A.C. (2007, p.134).

² Concluída no *junho violeta 2022 (mês de enfrentamento da violência contra a pessoa idosa)*, que também é o *mês do meio ambiente* e o *mês do orgulho LGBTQIA+*, esta versão A da NTL n.º 2 pode ser alterada a qualquer momento, gerando uma versão B, antes que a presente pesquisa de pós-doutorado seja formalmente concluída, até junho de 2024. Acesse o verbete [dia comemorativo / semana comemorativa / mês comemorativo](#) da Biblioteca do Levante-BH para informações sobre outras datas importantes comemoradas em junho, como o *Dia do Orgulho Autista* e o *Dia de Luta Contra o Encarceramento da Juventude Negra*. Desde já, destaque-se que nesta NTL n.º 2A ainda não é possível acessar os *links* lançados nas notas de rodapé para acesso a registros publicados na Biblioteca do Levante-BH. Esse acesso será liberado quando a pesquisa for integralmente concluída.

³ Acesse o verbete [NTA n.º 5 \(versões\)](#) da Biblioteca do Levante-BH para informações detalhadas a respeito da Nota Técnica de Acessibilidade n.º 5. Nesse verbete acessam-se as cinco versões da NTA n.º 5 que antecedem esta NTL n.º 2A.

⁴ Os títulos das versões da NTA n.º 5 anunciam o que elas contêm: “Bases para elaboração do Plano Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (Plamu-BH)” na versão A (OLIVEIRA, M.F., 2017a2), versão B (OLIVEIRA, M.F., 2017a4) e versão C (OLIVEIRA, M.F., 2018g); “Proposta de Plano BHTrans de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ano 2018 (Plamu-BHTrans 2018)” na versão D (OLIVEIRA, M.F., 2018h); “Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH)” na versão E (OLIVEIRA, M.F., 2022b1).

Como viver junto na cidade

Arendt como referência, aqui sustentamos que o sentido da política é a liberdade, pois “os homens, enquanto puderem agir, são aptos a realizar o improvável e o imprevisível, e realizam-no continuamente, quer saibam disso, quer não”.⁵

À medida em que avançava, a pesquisa foi permitindo concluir que um plano municipal de acessibilidade, no Brasil de hoje, é ainda incapaz de ser implementado em sua plenitude para atender à exigente legislação federal vigente. Um plano de acessibilidade para uma cidade brasileira do porte de Belo Horizonte precisa de uma política que o sustente. Melhor seria já houvesse no Brasil uma política ou uma estratégia nacional que fomentasse políticas metropolitanas e municipais. Como não é objeto da pesquisa propor isto, hoje, propõe-se a instituição de uma sólida e bem formulada política municipal de acessibilidade, assumida como um compromisso pela Prefeitura de Belo Horizonte, capaz de produzir bons resultados já em curto prazo. Antecipando ações locais, a cidade de Belo Horizonte poderá usufruir de políticas federais de acessibilidade que certamente serão instituídas na gestão federal de 2023-2026.⁶ Como antecipado na parte inicial do relatório da presente pesquisa, essa é uma premissa nossa.

Esta NTL n.º 2A, portanto, apresenta os resultados de nossas investigações em torno da tentativa de elaborar um plano que culminou na proposição de instituição de uma política por meio de um decreto do prefeito de Belo Horizonte. Cabe aqui uma explicação do porquê não propomos uma lei em vez de um decreto. Uma lei, apesar de ser um instrumento mais potente para garantir direitos que um decreto, teria que tramitar na Câmara Municipal de Belo Horizonte para ser apreciada e votada pelos vereadores. No entanto, essa tramitação poderia se delongar desnecessariamente neste momento de grande instabilidade política no Brasil. A instituição de um decreto, que apenas estabelece métricas e prazos para a própria máquina burocrática do Poder Executivo Municipal cumprir, amparado na exigente legislação em vigor, é certamente mais célere. O decreto

⁵ ARENDT, H. (1993a2, p.122).

⁶ No momento de conclusão desta NTL n.º 2A as pesquisas eleitorais apontam franco favoritismo do ex-presidente Luís Inácio Lula da Silva (Partido dos Trabalhadores - PT) como candidato à Presidência da República nas eleições de outubro/2022. Desde já, destaquem-se trechos de duas diretrizes contidas no “Programa de Reconstrução e Transformação do Brasil 2023-2026” lançado em 22/06/2022 por uma coligação de centro-esquerda encabeçada pelo PT: criar “condições para o processo de crescente materialidade e acesso a direitos associados às *políticas inclusivas previstas pela Constituição Federal de 1988*” e “É preciso uma reforma do Estado, que traga mais transparência aos processos decisórios, no trato da coisa pública de modo geral, direcionando a esfera pública e a ação governamental para as entregas públicas que realizem os *direitos constitucionais*.” (FUNDAÇÃO PERSEU ABRAMO, 2022a – *grifos nossos*).

Como viver junto na cidade

municipal aqui proposto pode ser visto como o primeiro passo para a elaboração, posterior, de uma lei municipal que fortaleça a democracia. Sempre é bom lembrar o que nos alerta Marilena Chauí sobre democracia e direitos em uma de suas aulas:

O cerne da democracia [...] é a criação, a conservação e a garantia de direitos. Esses direitos se erguem na forma de contrapoderes. [...] A democracia não é o regime dos consensos. É o trabalho dos conflitos e sobre os conflitos. Graças aos direitos, os desiguais conquistam a igualdade entrando no espaço político para reivindicar participação nos direitos existentes e sobretudo para criar novos direitos. São direitos novos porque são diferentes dos direitos existentes. [...] A marca da democracia moderna encontra-se no fato de que somente nela as chamadas minorias sentem e reconhecem a exigência de reivindicar e criar novos direitos.⁷

O nosso temor pela postergação na efetivação do direito à acessibilidade em Belo Horizonte tem motivos concretos. Afinal, lá se vão mais de trinta anos desde que a Constituição da República Federativa do Brasil, em 1988, iniciou o estabelecimento desse direito. Desde então, a legislação nacional e local foi sendo aprimorada, de pouco em pouco, mas o cidadão ainda não pode dele usufruir plenamente.⁸ As ações de acessibilidade atualmente em curso nos órgãos municipais belo-horizontinos são dispersas e desconectadas umas das outras. Por isso, são incapazes de fazer com que a cidade seja um lugar efetivamente inclusivo. Nossa aposta é que a Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal, aqui proposta, uma vez instituída pelo Poder Executivo Municipal e monitorada pela sociedade civil organizada (em parceria com a máquina estatal), seja capaz de alavancar a efetivação desse direito.

Apresentação

Esta NTL n.º 2 está dividida em seis partes, além da introdução, da apresentação, das referências, das assinaturas e dos apêndices. São elas: 1) Objetivos; 2) Panorama de documentos encontrados para *benchmarking*; 3) A busca por um plano de acessibilidade em Belo Horizonte; 4) A acessibilidade como eixo do PlanMob-BH 2030; 5) Marco legal brasileiro de acessibilidade na mobilidade urbana; 6) A Padu-BH e o Pladu-BH); 7) Considerações finais.

⁷ CHAUI, M. (2020a).

⁸ Mais adiante retomamos essa discussão no item “5) Marco legal brasileiro de acessibilidade”.

1 Objetivos

Esta NTL n.º 2A tem o objetivo principal de propor a instituição da *Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte* (Padu-BH).

Os objetivos secundários desta NTL n.º 2A são três. O primeiro é apresentar as bases do *Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte* (Pladu-BH) para atendimento ao que dispõe a política (Padu-BH) proposta. Ele deve ser formado pelo conjunto de planos setoriais de acessibilidade com desenho universal de diversos órgãos da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH). Convém aqui reafirmar o que anunciamos em 2015 quando ainda tentávamos elaborar um plano de acessibilidade na mobilidade urbana:

Pode-se afirmar que construir uma cidade acessível para todos é condição para o êxito de qualquer política de mobilidade urbana em qualquer cidade. Assim sendo, em todas as revisões do PlanMob-BH o assunto acessibilidade precisa ser mantido na agenda política de forma consistente e permanente. Assim fazendo, a BHTrans será capaz de elaborar e revisar, em um processo contínuo, o Plano de Acessibilidade em consonância com o Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob-BH) que, por sua vez, é parte integrante do Plano Diretor de Belo Horizonte.⁹

O segundo objetivo secundário desta NTA n.º 2A é organizar, permitindo a consulta de qualquer interessado diretamente na Biblioteca do Levante-BH, toda a informação encontrada sobre políticas e planos de políticas públicas que interessam ao estudo da acessibilidade com desenho universal nas cidades.¹⁰ Esses assuntos estão conectados com indicadores que buscam medir a efetivação do direito de acesso amplo,

⁹ Conforme OLIVEIRA, M.F. (2015d, p.7). Esse documento, uma minuta de diagnóstico do projeto *Acessibilidade para Todos*, foi especialmente elaborado pelo autor para apoiar a revisão do PlanMob-BH 2030 anunciada pela BHTrans em 26/11/2015 durante a 4ª Reunião do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (BHTRANS, 2015z).

¹⁰ Trata-se de uma atividade permanente da rede Levante-BH. Quando iniciada, ainda como uma atividade do SisMob-BH, foi incorporada ao projeto *Acessibilidade para Todos* como uma estratégia metodológica da então série *Notas técnicas de acessibilidade*. Essa atividade teve como premissa a legislação conhecida como *Lei de Acesso à Informação – LAI* ou *Lei Brasileira de Acesso à Informação*: “Art.8º - É dever dos órgãos e entidades públicas promover, independentemente de requerimentos, a divulgação em local de fácil acesso, no âmbito de suas competências, de informações de interesse coletivo ou geral por eles produzidas ou custodiadas.” (BRASIL, 2011b).

Como viver junto na cidade

democrático e sustentável ao espaço urbano.¹¹ Essa informação certamente poderá auxiliar outros municípios na construção de seus planos de acessibilidade com desenho universal.

O terceiro objetivo secundário desta NTA n.º 2ª é dar clareza do que é um plano de acessibilidade, no contexto geral da elaboração de outros planos de políticas públicas, contribuindo para a elaboração do plano Pladu-BH. É importante aqui antecipar que esse plano, uma vez finalizado, precisará ser publicizado e entrar imediatamente em processo permanente de monitoramento e aprimoramento. Uma prestação de contas periódica deve ser feita, publicamente, a órgãos de controle como o Ministério Público de Minas Gerais (MPMG) e a conselhos de políticas públicas diretamente interessados como o CMDPD-BH, o CMI-BH, o Comurb-BH e o Compur-BH.¹² Esse conjunto de atividades pós-elaboração do plano é um exemplo de *accountability*, tomada como uma exigência para a efetividade da política pública.¹³ O monitoramento da política é tratado como uma obrigação legal e faz parte da minuta de decreto proposta

O monitoramento proposto nesta NTL n.º 2A precisa se efetivar como uma obrigação legal e não como uma mera recomendação de “boa prática”. Por isto, na instituição da política Padu-BH por decreto do prefeito de Belo Horizonte propomos que se determine:

§5º - O Observatório de Direitos Humanos de Belo Horizonte (ODH-BH) fará o **monitoramento** do Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BH) com atualização permanente de seus indicadores e prestação pública de contas pelo menos bianual e proporá a inclusão de indicadores-chaves no **Sistema de Monitoramento** dos Indicadores dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) de Belo Horizonte.¹⁴

¹¹ Essa conexão de planos e indicadores guarda relação com o objetivo principal da tese de doutorado de OLIVEIRA, M.F. (2014a, p.47): “elaborar uma reflexão sobre a atual política de mobilidade urbana de Belo Horizonte que seja capaz de contribuir na busca do direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano”.

¹² Comurb-BH é a sigla utilizada na Biblioteca do Levante-BH para o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. Compur-BH é a sigla utilizada na Biblioteca do Levante-BH para o Conselho Municipal de Política Urbana de Belo Horizonte. Acesse o verbete [conselho de política pública de Belo Horizonte](#) da Biblioteca do Levante-BH para conhecer os 25 (vinte e cinco) entidades dessa natureza atualmente existentes em Belo Horizonte.

¹³ “accountability - condição de responsabilizar-se por decisões e atividades e prestar contas destas decisões e atividades aos órgãos de governança de uma organização, a autoridades legais e, de modo mais amplo, às partes interessadas da organização” conforme NBR ISSO 26000 em ABNT (2010a). Acesse o verbete [relatório de atividades/gestão/realizações](#) da Biblioteca do Levante-BH para mais informações sobre isso.

¹⁴ Apêndice 1 desta NTL n.º 2A – grifos não contidos na minuta de decreto.

2 Panorama de documentos encontrados para *benchmarking*

Na pesquisa para elaboração da política Padu-BH e das bases para a elaboração do plano Pladu-BH encontramos uma profusão de políticas públicas e planos que tratam de algum aspecto da questão urbana, alguns mais gerais e outros mais específicos. Organizadas por assunto na Biblioteca do Levante-BH, já sistematizamos mais de quarenta tipos de políticas, lembrando que uma mesma política pode abranger mais de um assunto e, também, ter denominações distintas.¹⁵ Organizados por assunto/tipo, estão também sistematizados na Biblioteca do Levante-BH mais de trinta tipos de planos.¹⁶

Antes de apresentar os planos e políticas encontrados em nossa pesquisa, merece ser destacado um programa do Ministério das Cidades do Brasil.¹⁷ Trata-se do *Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana*.¹⁸ Apesar de nossa pesquisa não ser exaustiva na prospecção de políticas e planos, pode-se inferir que esse programa federal tenha tido, quando lançado, um pioneirismo internacional na busca da acessibilidade. Após o lançamento de um caderno de atendimento em 2004, seguiu-se o lançamento de uma série de cadernos em 2006.¹⁹ São eles: n.º 1 - Atendimento adequado às pessoas com deficiência; n.º 2 - Construindo a cidade acessível; n.º 3 - Implementação do Decreto n.º 5.296/2004 para construção da cidade acessível; n.º 4 - Implementação de políticas municipais de acessibilidade; n.º 5 - Implementação de sistemas de transporte acessíveis; n.º 6 - Boas práticas de acessibilidade.²⁰ Citemos aqui trecho do item “Política Municipal de Acessibilidade” do caderno n.º 6:

¹⁵ Acesse o verbete [políticas](#) da Biblioteca do Levante-BH para conhecer todas as já sistematizadas.

¹⁶ Acesse o verbete [plano](#) da Biblioteca do Levante-BH para conhecer todos os já sistematizados.

¹⁷ O Ministério das Cidades do Brasil existiu nas gestões 2003-2010 (presidente Luís Inácio Lula da Silva), 2011-2016 (presidenta Dilma Rousseff) e 2016-2018 (presidente Michel Temer).

¹⁸ Um alerta: no Brasil, a palavra “programa” é ambígua, sendo usada para designar tanto uma política, quanto uma estratégia, um compromisso eleitoral e até mesmo um plano.

¹⁹ Antes dos cadernos, o Ministério das Cidades lançou em 2004 o “Manual de Atendimento adequado às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade” em BRASIL (2004d). Além de documentos impressos, a série de cadernos foi também lançada em CD-ROM em BRASIL (2006j1), acompanhada de um folder em BRASIL (2006j2).

²⁰ BRASIL (2006c; 2006d; 2006e; 2006f, 2006g; 2006h).

Como viver junto na cidade

[...] mais do que nunca é preciso que os governos instituíam, urgentemente, políticas públicas para a construção de cidades acessíveis a todas as pessoas, independentemente de suas características sociais e econômicas, e que estabeleçam o mínimo de planejamento para o uso democrático das cidades.²¹

No caderno n.º 4 da série *Brasil Acessível*, quatro ações de Belo Horizonte são consideradas “boas práticas”, embora sem fazer parte de um plano que as entrelace. São elas: programa Caminhos da Cidade, bilhetagem eletrônica para utilização do transporte coletivo pelas pessoas com deficiência com direito ou não à gratuidade, rede de vagas de estacionamento especial para veículos credenciados, campanha “Eu respeito”.

Consultando esse conjunto de publicações do *Brasil Acessível* pode-se afirmar que não foi por falta de informação que as cidades brasileiras não implantaram robustos planos, programas e projetos de acessibilidade ancorados em sólidas políticas locais de acessibilidade. Como se verá adiante, nos anos 2000 a legislação ainda não tinha a força da legislação de hoje, o que não impulsionou os órgãos de controle a atuarem com mais firmeza.²² Por isso, pode-se também afirmar que o Poder Executivo Federal brasileiro esteve, no passado, empenhado em promover e estimular a busca de cidades para todas as pessoas.²³ Reafirmamos aqui nossa premissa de que a acessibilidade retornará à agenda federal em 2023. Se estivermos corretos nessa previsão, os municípios que se anteciparem implantando políticas locais serão certamente recompensados.

Prossigamos. Um importante plano nacional que inclui a acessibilidade em seu escopo é o que pode ser considerado o mais abrangente, encontrado em nossa pesquisa, plano de inclusão da pessoa com deficiência na história do Brasil. Trata-se do *Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - Viver sem Limite*. Ele foi lançado no dia 17 de novembro de 2011 por decreto federal “com a finalidade de promover, por meio da integração e articulação de políticas, programas e ações, o exercício pleno e equitativo dos direitos das pessoas com deficiência”.²⁴ Antecipemos o que será mais adiante

²¹ BRASIL (2006h).

²² Isto está tratado, mais adiante, no item “5) Marco legal brasileiro de acessibilidade”.

²³ Nessa mesma época, O Ministério das Cidades também promoveu o curso “Gestão integrada da mobilidade” conforme BRASIL (2006n). O *Brasil Acessível* teria uma chamada de adesão dos municípios a um programa nacional que “seria a base da destinação de recursos federais para obras de acessibilidade, porém não chegou a ser lançado” conforme BOARETO, R. (2022).

²⁴ Conforme BRASIL (2011c, art.1º). Acesse o verbete [Plano Viver sem Limite \(Brasil\)](#) da Biblioteca do Levante-BH para mais informações.

Como viver junto na cidade

detalhado: esse decreto fundamenta-se nos compromissos assumidos pelos países signatários da *Convenção da Organização das Nações Unidas (ONU) sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência*.²⁵

Outro importante documento federal brasileiro é a denominada *Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa (Ebapi)*.²⁶ Apesar da importância de seus objetivos e de ter sido lançado, em 2018, em sintonia com os pressupostos da *Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável* da Organização das Nações Unidas (ONU), é nosso entendimento que a implementação brasileira desse plano estratégico é ainda retórica e incapaz de alavancar resultados concretos nos municípios.

Nossa pesquisa localizou pouca informação sobre políticas e planos que tratem especificamente da acessibilidade e, menos ainda, da acessibilidade na mobilidade urbana.

No Brasil, encontramos referências a poucos planos municipais e a apenas um plano estadual a serem estudados. São eles: um “a ser elaborado” em Curitiba, um instituído por lei em Porto Alegre e um discutido em audiência pública em Parnaíba. Podemos incluir nesse pequeno rol um programa de calçadas no Paraná divulgado por seus elaboradores como sendo “um dos maiores programas de acessibilidade do Brasil”; um plano emergencial de recuperação de calçadas instituído por lei no município de São Paulo; um plano de ações, também da capital paulista, com atividades articuladas para as pessoas com deficiência.²⁷ O mais recente documento desse rol é o Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza – PMCFFor lançado em 2020.²⁸

Em sintonia com programas do Governo Federal do Brasil, encontramos também um anúncio de 2014 no qual o Governo do Estado de São Paulo enviaria aos municípios

²⁵ Isto está tratado, mais adiante, no item “5) Marco legal brasileiro de acessibilidade”.

²⁶ Conforme BRASIL (2018v; 2018x; 2019m). Acesse o verbete [estratégia / plano estratégico](#) da Biblioteca do Levante-BH para mais informações sobre esse tipo de documento.

²⁷ “Plano de “Acessibilidade” de Curitiba, “Plano Diretor de Acessibilidade” de Porto Alegre, “Plano Municipal de Mobilidade e Acessibilidade Urbana” de Parnaíba e “programa Calçadas Paraná”. Do município de São Paulo temos: “Plano Emergencial de Recuperação de Passeios Públicos e/ou calçadas” e “Plano Municipal de Ações Articuladas para Pessoas com Deficiência – São Paulo mais inclusiva”. Destaque-se que nossa pesquisa em busca desses planos não pode ser considerada completa e que nossas leituras de cada um desses documentos estão registradas em postagens da Biblioteca do Levante-BH. Em nosso levantamento não consideramos como “plano de acessibilidade” os muitos planos municipais de direitos de pessoas com deficiência e de pessoas idosas cujos conteúdos tratam pró-forma da acessibilidade.

²⁸ FORTALEZA (2020a).

Como viver junto na cidade

paulistas “um modelo de Plano Municipal de Acessibilidade”.²⁹ Esse modelo de plano, no entanto, não foi encontrado em nossa pesquisa.

Em nossa busca de planos de fora do Brasil que tratem da acessibilidade, encontramos três importantes documentos de apoio. São eles: um guia do *Real Patronato sobre Discapacidad* (2006) da Espanha, um guia da *Secretaría Técnica para la Gestión Inclusiva en Discapacidades* (2016) do Equador e um relatório do *Department of Economic and Social Affairs* da ONU (2016).³⁰

Também no contexto internacional é importante destacar o Plano de Ação Internacional contra o Envelhecimento, de 2002. Ele é um produto da II Assembleia Mundial do Envelhecimento, promovida pela ONU em Madri. O Governo Federal brasileiro, à época, publicou o plano em uma cooperação com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Assumiu-se o entendimento desse plano como um:

importante referencial para o direcionamento das ações da Secretaria Especial dos Direitos Humanos que, juntamente com a Subsecretaria de Promoção e Defesa dos Direitos Humanos e o Conselho Nacional dos Direitos do Idoso têm promovido o combate à discriminação, à negligência, ao abuso e aos maus tratos à velhice.³¹

De fora do Brasil, foram encontradas informações sobre planos nacionais de acessibilidade da Argentina, de Portugal e do Reino Unido, além de planos municipais de acessibilidade de Berlim (Alemanha), Lisboa (Portugal), Rosário (Argentina), Santiago (Chile), Toulouse (França) e Skellefteå (Suécia). Encontramos também informações sobre diretrizes de acessibilidade traçadas em Rotterdam (Holanda).³²

²⁹ Conforme SP (2014b).

³⁰ São eles: “Guía para la redacción de un plan municipal de accesibilidad” (REAL PATRONATO, 2006); “Accesibilidad universal en el Ecuador – Guía para la elaboración de planes de accesibilidad universal” (ECUADOR, 2016) e “Good Practices of Accessible Urban Development: making urban environments inclusive and fully accessible to all” (UN, 2016). Nossas leituras de cada um desses documentos estão registradas em postagens da Biblioteca do Levante-BH.

³¹ ONU (2003a).

³² “Accessibility Action Plan” de Berlim; “Plan Nacional de Accesibilidad” da Argentina; “Plano Nacional de Acessibilidade” de Portugal; “Plan Municipal de Accesibilidad Urbana” de Rosário; “Access Plan for Streets and Public Spaces” e “Accessibility Plan” de Toulouse; “Plano de Acessibilidade Pedonal” de Lisboa; “Plan de Accesibilidad” de Santiago do Chile; “Inclusive Transport Strategy” do Reino Unido, “Estratégia de Participação de Acessibilidade” de Skellefteå. Nossas leituras de cada um desses documentos estão registradas em postagens pontuais da Biblioteca do Levante-BH.

Como viver junto na cidade

Destaque-se que uma fonte de informação para a nossa pesquisa, embora exclusiva da Europa, é formada pelo conjunto de relatórios anuais, editados desde o ano 2011, do *Access City Award*. Trata-se de prêmio lançado em 2010, concedido pela Comissão Europeia – *European Commission (EC)* – em parceria com a *European Disability* para reconhecer as cidades mais acessíveis da União Europeia.³³ Importante documento, recente, de referência para quem pretende elaborar políticas e planos de acessibilidade é o lançado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) com o nome *Las ciudades como espacios de oportunidades para todos: cómo construir espacios públicos para personas con discapacidad, niños y mayores*. Como se vê, há um leque de organizações, mundo afora, que vem se dedicando à busca de soluções para que possamos, todos, viver em cidades inclusivas.

A despeito de nossa pesquisa ter detectado essas informações, a princípio variadas, poucos foram os documentos encontrados que efetivamente ajudaram na formulação da política Pamu-BH e do plano Plamu-BH. Citemos alguns.

O plano de Lisboa recebeu o nome de Plano de Acessibilidade Pedonal e adotou a logomarca *Anda Lisboa!*. Ele é composto por muitos documentos. O primeiro conjunto de documentos é o plano propriamente dito, formado por cinco volumes, quais sejam: objetivos e enquadramento; via pública; equipamentos municipais; transporte público; fiscalização de particulares & desafios transversais. Outro conjunto é formado por um relatório de ponderação, um relatório de consulta pública e propostas anuais de execução.³⁴

A fortaleza do plano lisboeta é, certamente, ser bastante detalhado, ter passado por processo de consulta pública e estar disponível para fácil consulta, *pela internet*, por qualquer interessado. Ressalvadas as diferenças entre as legislações portuguesa e brasileira, trata-se de um importante material de consulta. Não por outro motivo, o coordenador do plano foi especialmente convidado pela BHTrans e apresentou o *Anda Lisboa!* no *1º Seminário Internacional de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte*, realizado em 2015, retornando em 2019 para o *3º Seminário Internacional de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte*, quando se discutiu os termos de

³³ Acesse o verbete [Access City Award](#) da Biblioteca do Levante-BH para encontrar facilmente todos esses relatórios e as leituras que fizemos de cada um.

³⁴ LISBOA (2011; 2013f; 2014a; 2014b).

Como viver junto na cidade

celebração de um convênio de cooperação entre as duas cidades.³⁵ Destaque-se aqui mais uma premissa nossa: o intercâmbio entre cidades é uma ferramenta poderosa para impulsionar a garantia de direitos.

O plano de acessibilidade lisboeta foi proposto em 2009 e finalizado em 2013.³⁶ A legislação municipal e federal que o sustentam é dos anos 2004 e 2006.³⁷ No entanto, consulta à página do *Anda Lisboa!* na internet em 07/01/2022 mostra-nos que sua última atualização se deu em 29/06/2015, o que indica uma possível descontinuidade e, até mesmo, uma estagnação na implantação do plano. Vale destacar a justificativa local, em 2017, para a elaboração de um plano como esse:

Porquê um Plano?

Para tornar uma cidade acessível, é preciso intervir em vários tempos, em vários domínios, e de várias formas.

É preciso eliminar as barreiras existentes, mas é igualmente importante prevenir o aparecimento de novas barreiras.

É preciso agir, mas é igualmente indispensável conhecer as necessidades e definir uma estratégia eficaz.

É preciso mobilizar os serviços e empresas municipais, mas é igualmente importante fomentar a participação da sociedade civil, porque a Acessibilidade é um desafio coletivo. Para conseguir tudo isto, é preciso um Plano.³⁸

O plano de acessibilidade da capital chilena é um capítulo do plano de mobilidade urbana denominado *Plan Integral de Movilidad* (PIM) elaborado pela *Ilustre Municipalidad de Santiago*.³⁹ Trata-se de um texto enxuto, composto de contexto; definições e compromisso com a adoção de padrões para rotas; cruzamentos; pavimentos táteis; calçadas; pavimentos; pontos de parada de ônibus; mobiliário e equipamentos urbanos; sinalização e iluminação. Esse plano santiaguino foi elaborado em 2015 e está ancorado na legislação chilena de 2010.

³⁵ SEMINÁRIO... (2015); BHTRANS (2015x); LISBOA (2015c); SEMINÁRIO... (2019a, 2019c).

³⁶ LISBOA (2009a; 2013a; 2013b; 2013c; 2013d; 2013e)

³⁷ LISBOA (2004a); PORTUGAL (2006a; 2006b).

³⁸ LISBOA (2017a). A pergunta “Porquê um plano?” está assim grafada no documento consultado.

³⁹ SANTIAGO (2015). Observe-se que vários países e cidades da América Latina utilizam as expressões Plan Integral de Movilidad (PMI) ou Plan Integral de Movilidad Sostenible (PMIS) para designar o que no Brasil denomina-se Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob).

Como viver junto na cidade

Destaque-se que os princípios norteadores da legislação chilena, em busca de uma cidade para todos, são bem similares aos da legislação brasileira.⁴⁰ A citação que abre o *Plan de Accesibilidad* de Santiago do Chile encerra um importante conceito: “A acessibilidade é universal; de toda a população – para 10% é urgente, para 60% é necessária, para 100% é confortável”.⁴¹

A *Inclusive Transport Strategy: Achieving Equal Access for Disabled People* do Reino Unido também possui elementos que podem ser úteis a quem pretende formular seu plano de acessibilidade. Uma de suas peculiaridades é não ter sido denominado como um “plano”, mas como uma “estratégia”.⁴² O nome da estratégia britânica lançada em 25 de julho de 2018 indica a intenção governamental de se encontrar um “acesso igual” nos transportes para as pessoas com deficiência. Isto coaduna com o imperativo legal brasileiro de se tomar o desenho universal como regra de caráter geral também nos meios de transporte.

A estratégia britânica de transporte inclusivo foi comunicada às autoridades locais do Reino Unido por meio de uma carta do Ministério dos Transportes britânico. Quem assina essa *letter* é Nusrat Ghani, que afirma: “Percorremos um longo caminho, mas um sistema de transporte genuinamente inclusivo será central à missão deste Governo de construir um país que funcione para todos”.⁴³

A estratégia britânica contém importantes informações, como um sumário das respostas recebidas pelo órgão à consulta feita, de agosto a novembro de 2017, à proposta de um *Accessibility Action Plan*. Destaque-se a ambição do Governo local, publicamente anunciada com prazo definido para ser cumprida:

Nossa ambição - A nossa visão é que as pessoas com deficiência tenham o mesmo acesso ao transporte que todas as outras pessoas. Elas viajarão com confiança, facilmente e sem custos adicionais. Até 2030, prevemos um acesso igual para as pessoas com deficiência que utilizam o sistema

⁴⁰ Importante estudo comparativo está contido na dissertação “A pessoa com deficiência na América do Sul: um estudo sobre as legislações brasileira, argentina e chilena” em MADUREIRA, A.R.V. (2018b).

⁴¹ No original: “La accesibilidad es Universal; de toda la población - para un 10% es urgente, para un 60% es necesaria, y para el 100% es comfortable” conforme SANTIAGO (2015, p.39 - tradução livre nossa)

⁴² Conforme se viu, o nome “estratégia também foi utilizado para designar o plano de acessibilidade de Skellefteå (Suécia).

⁴³ No original: “We have come a long way, but a genuinely inclusive transport system will be central to this Government’s mission to build a country that works for everyone.” em GHANI, N. (2018, p.6 - tradução livre nossa).

Como viver junto na cidade

de transporte, com assistência se a infraestrutura física continuar a ser uma barreira.⁴⁴

A existência de pouca informação disponível sobre políticas e planos de acessibilidade e, pontualmente, de acessibilidade na mobilidade urbana, é uma das conclusões da pesquisa para elaboração desta NTL n.º 2A. Todas que forem doravante encontradas serão agregadas às atualizações que, por ventura, venham a acontecer.⁴⁵ Isto apenas confirma nossa hipótese inicial de que a cidade de Belo Horizonte pode assumir mais um pioneirismo no assunto ao instituir a sua *Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal*.⁴⁶

3 A busca por um plano de acessibilidade em Belo Horizonte⁴⁷

O *Plano de Acessibilidade Física de Belo Horizonte* foi lançado em 1997 pelo então prefeito Célio de Castro.⁴⁸ Esse plano era centrado no estabelecimento – inédito no Brasil – do ônibus de piso baixo como novo padrão da frota de transporte coletivo de Belo Horizonte.⁴⁹ A capital mineira chegou a ter a maior frota de ônibus sem degraus e com entrada baixa (*low entry*) do Brasil, mas essa política foi, anos depois, descontinuada.⁵⁰

O plano de acessibilidade lançado em Belo Horizonte em 1997 é citado no ano 2000 em um diagnóstico da atuação do Ministério dos Transportes no *Plano Nacional de Ações Integradas na Área das Deficiências*. Segundo nele informado, a Prefeitura de Belo Horizonte criou em 1998 “um Grupo de Coordenação com a incumbência de desenvolver, supervisionar e avaliar o *Plano de Acessibilidade Física de Belo Horizonte*, cujo objetivo

⁴⁴ No original: “Our ambition - Our vision is for disabled people to have the same access to transport as everyone else. They will travel confidently, easily and without extra cost. By 2030 we envisage equal access for disabled people using the transport system, with assistance if physical infrastructure remains a barrier.” em UK (2018d, p.14).

⁴⁵ Como antecipado na “Apresentação” deste documento, a busca constante por mais informações é uma característica intrínseca da *série NTL*.

⁴⁶ Vale destacar: o diagnóstico da acessibilidade no BRT Move de Belo Horizonte, analisado na NTA n.º 3B (OLIVEIRA, M.F., 2017a1) e na NTA n.º 4A (OLIVEIRA, M.F. et al., 2017a2), foi o único encontrado, no mundo, com o grau de detalhamento necessário para elaboração de um plano de acessibilidade específico para um sistema de BRT.

⁴⁷ O conteúdo deste item é um extrato do verbete [plano de acessibilidade de Belo Horizonte](#) da Biblioteca do Levante-BH. Acesse-o para mais informações.

⁴⁸ BHTRANS (1998a).

⁴⁹ A vanguarda de Belo Horizonte em algumas questões urbanas é tratada na parte inicial do relatório da presente pesquisa.

⁵⁰ Para informações sobre o apogeu e declínio da adoção dos ônibus de piso baixo em Belo Horizonte acesse OLIVEIRA, M.F. (2018d; 2020d1).

Como viver junto na cidade

será o de garantir a acessibilidade às pessoas com mobilidade reduzida".⁵¹ Esse relato federal apresenta as ações da política de acessibilidade que estava sendo realizada em Belo Horizonte no ano 2000. Elas tratam de: ônibus de piso baixo, acessibilidade nas estações do metrô e nas estações do BHBus, sinalizador de parada do transporte coletivo para pessoas com deficiência visual, gratuidade no transporte coletivo, reserva de assentos no transporte coletivo, abrigos em pontos de parada do transporte coletivo, atendimento escolar a escola de ensino especial, acessibilidade em táxi, implantação de estacionamento reservado na via pública, credenciamento de pessoas com deficiência para utilização de estacionamento reservado, incorporação de piso tátil nas travessias de pedestres. Como se constata, vem de longa data a atenção estatal com o tema em Belo Horizonte.

Passados quase vinte anos desde o lançamento do *Plano de Acessibilidade Física de Belo Horizonte* em 1997, as elaborações de uma política e de um plano de acessibilidade na mobilidade urbana em Belo Horizonte são formalmente retomadas em 2015. Naquele momento foi anunciada publicamente pela BHTrans a elaboração da *Política Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (Pamu-BH)*.⁵² Sua logomarca foi a emblemática meta *Acessibilidade para Todos*.⁵³

Antes de prosseguir, é preciso aqui destacar uma diferença estrutural entre 1997 e 2015.⁵⁴ Se no final dos anos 1990 e início dos anos 2000 a Prefeitura de Belo Horizonte buscava atender aos ditames da *Lei de Promoção da Acessibilidade*⁵⁵ e da *Lei da Prioridade de Atendimento*⁵⁶, o imperativo legal nos anos 2010 passou a ser bem mais robusto. A *Lei Brasileira de Inclusão (LBI) da Pessoa com Deficiência*, de 2015, sustentada na *Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência*, tornou-se o novo marco legal federal de inclusão da pessoa com deficiência e, graças à exigência

⁵¹ Conforme BRASIL (2000c, p.21).

⁵² Anunciado em 14/08/2015 quando da realização do *1º Seminário Internacional de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte* conforme BHTRANS (2015x). Naquele momento foi especialmente criada uma página na *home page* da BHTrans para dar publicidade às ações do projeto.

⁵³ Acesse o verbete [acessibilidade para todos](#) da Biblioteca do Levante-BH para conhecer como essa marca e suas derivações vêm sendo utilizadas, há tempos, mundo afora, por diversos órgãos e entidades.

⁵⁴ Isto está tratado, mais adiante, no item “5) Marco legal brasileiro de acessibilidade”.

⁵⁵ Lei n.º 10.098/2000 que “Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências” conforme BRASIL (2000a).

⁵⁶ Lei n.º 10.048/2000 que “Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências” conforme BRASIL (2000b).

Como viver junto na cidade

de adoção do desenho universal como regra de caráter geral, de todas as pessoas com mobilidade reduzida.⁵⁷

Em 2016 foi a vez do Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Belo Horizonte (CMDPD-BH) aprovar as diretrizes para o “Plano Municipal de Promoção e Inclusão da Pessoa com Deficiência”. Destaque-se uma: “garantir a acessibilidade, na perspectiva do desenho Universal”.⁵⁸

Outros compromissos de se construir um plano de acessibilidade em Belo Horizonte, com foco na mobilidade urbana, foram assumidos publicamente pela BHTrans em dois momentos: 12 de abril de 2017 (audiência pública na Câmara Municipal de Belo Horizonte) e 12 de julho de 2017 (8ª reunião do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – ObsMob-BH).⁵⁹

O compromisso de a BHTrans elaborar o *Plano de Acessibilidade de Belo Horizonte* foi registrado no *Contrato de Metas e Desempenho (CDM) PBH/BHTRANS 2017* firmado com a PBH em agosto/2017.⁶⁰ É daquele momento a emissão da primeira versão da NTA n.º 5.⁶¹ Desde então, novas informações foram sendo permanentemente coletadas e estudadas em um processo de melhoria contínua de seu conteúdo, formalizado a cada nova versão. Além disto, diversas discussões foram sendo realizadas em busca da materialização desse plano, envolvendo profissionais da máquina burocrática municipal da PBH, em especial da BHTrans, da Diretoria de Políticas para as Pessoas com Deficiência (DPPD), da Diretoria de Políticas para a Pessoa Idosa (DPEI).⁶² As discussões envolveram, também, conselheiros e colaboradores do Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com

⁵⁷ Lei n.º 13.146/2015 conforme BRASIL (2015a).

⁵⁸ Conforme Resolução CMDPD-BH n.º 01/2016 em BH (2016m4).

⁵⁹ “12 jul. 2017: o presidente da BHTrans ratifica o compromisso de elaborar este plano na 8ª reunião do ObsMob-BH em resposta a uma pessoa com deficiência física cadeirante presente no evento (auditório do Ibmecc) / 12 abr.2017: o presidente da BHTrans assume o compromisso de ‘apresentar um plano de trabalho sobre acessibilidade para 2017-2020’ na Audiência Pública realizada pela Comissão de Desenvolvimento Econômico, Transporte e Sistema Viário, em conjunto com a Comissão de Direitos Humanos e Defesa do Consumidor, com a finalidade de ‘discutir a acessibilidade do transporte público do Município Belo Horizonte’ na CMBH conforme OLIVEIRA, M.F. (2017b).

⁶⁰ “Elaboração do Plano e Acessibilidade de Belo Horizonte” até 29/12/2017 conforme BH (2017c4). O plano é pactuado como um produto do subprojeto “BH Acessível” que, por sua vez, integra o projeto “BH inclusiva, segura e cidadã”.

⁶¹ NTA n.º 5A em OLIVEIRA, M.F. (2017a2).

⁶² Essas duas diretorias fazem parte da estrutura da Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania de Belo Horizonte (Smasac-BH).

Como viver junto na cidade

Deficiência de Belo Horizonte (CMDPD-BH) e do Conselho Municipal do Idoso de Belo Horizonte (CMI-BH).⁶³

Novo compromisso estatal com a garantia do direito à cidade para todos foi ratificado durante a posse da nova gestão do CMDPD-BH no final de 2017. Naquele momento, a Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania de Belo Horizonte (Smasac-BH) comprometeu-se a lançar, em 2018, o *Plano Municipal de Políticas para as Pessoas com Deficiência*. Vale destacar as palavras da titular da secretaria: “Com o Plano Municipal, teremos ferramentas para planejar e executar essas políticas [de inclusão da pessoa com deficiência], primando não só pela garantia do acesso, mas também pela qualidade da oferta”.⁶⁴ Destaque-se também, naquele dia 5 de dezembro de 2017, a leitura da *Carta de Belo Horizonte pelo direito a uma cidade para todas e todos* feita pelo novo presidente do CMDPD-BH (gestão 2017-2020).⁶⁵

Em fevereiro/2018 a BHTrans formalizou nova versão de seu *Plano Estratégico 2020*. Ancorando-se em uma minuta da NTA nº 5B, nele está registrado como produto o *Plano de Acessibilidade de Belo Horizonte*. Como ponto de atenção, a empresa alerta para a necessidade de aprovação da PBH para elaboração do *Plano de Acessibilidade Intersetorial*.⁶⁶

No *Contrato de Metas e Desempenho (CDM) PBH/BHTRANS 2018*, com vigência a partir de abril/2018, há um avanço e um retrocesso na busca da acessibilidade. O avanço é o compromisso de criar o Cartão Eletrônico Metropolitano de Gratuidade (CMG) da Pessoa Idosa.⁶⁷ Sua implantação para esse público foi concebida como o primeiro passo para a criação de cartão similar para a pessoa com deficiência.⁶⁸

⁶³ Esses dois conselhos são vinculados à Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania de Belo Horizonte (Smasac-BH).

⁶⁴ Pronunciamento de Maíra Colares conforme BH (2017g7).

⁶⁵ CARTA DE BELO HORIZONTE (2017); OLIVEIRA, M.F. (2017g).

⁶⁶ NTA n.º 5B conforme OLIVEIRA, M.F. (2017a4). O produto é “Plano de Acessibilidade de Belo Horizonte aprovado pela Prefeitura”; o ponto de atenção é “Necessidade de aprovação pela Secretaria de Governo da Nota Técnica que propõe a elaboração de um Plano de Acessibilidade Intersetorial” conforme BHTRANS (2018c1, s.46-47). Produto e ponto de atenção estão formalizados no subprojeto “(6) Elaborar o Plano de acessibilidade” que integra o projeto “BH Inclusiva, Segura e Cidadã”, por sua vez, é dos três projetos do *Plano Estratégico BHTrans 2020*.

⁶⁷ São dois os produtos do subprojeto “Integração com a RMBH”, integrante do projeto “Qualidade no transporte coletivo: um direito de todos”: “Portaria Única entre BHRANS e SETOP para o cartão único do idoso publicada” e “Cartão único do idoso implantado” conforme BH (2018e4, p.4). Destaque-se que nesse

Como viver junto na cidade

O retrocesso no CDM de abril/2018 é uma alteração que comprometerá a elaboração do plano de acessibilidade. O compromisso de elaborá-lo é substituído pelo de apoiar a SMASAC, junto com outros órgãos, na elaboração do plano PPcD.⁶⁹ Essa mudança – aparentemente sem gravidade – é a comprovação do que antecipamos em nossa introdução: há uma leitura simplista e equivocada de que os planos Pladu-BH e PPcD possam ser tomados um pelo outro. Mais adiante retomaremos esse ponto.⁷⁰

Em julho//2018, na NTA n.º 5C, apresenta-se a proposta de instituição se uma política.⁷¹ Uma minuta de decreto é submetida à Diretoria de Planejamento e Informação (DPI) da BHTrans para análise e encaminhamentos junto à Prefeitura de Belo Horizonte. No entanto, não prosperou, como proposto, a formalização via decreto de uma política municipal de acessibilidade na mobilidade urbana em Belo Horizonte.

Em outubro/2018, na NTA n.º 5D propõe-se o que poderia ter sido o sucessor do *Plano de Acessibilidade Física de Belo Horizonte de 1997*.⁷² Esse novo plano municipal de acessibilidade na mobilidade urbana, elaborado pela instituição pública responsável pela gestão dos transportes e do trânsito municipais, no entanto, não foi assumido formalmente, como tal. Permaneceram, entretanto, vigorando as ações de acessibilidade contidas no PlanMob-BH.⁷³

Desde então, até a conclusão desta NTL n.º 2A, a única decisão governamental concreta em busca de um plano de acessibilidade em Belo Horizonte foi a publicação do *Plano Municipal de Políticas para as Pessoas com Deficiência (PPcD)* em 2019.⁷⁴ Entretanto, adiantemos aqui o que será tratado mais adiante: o Pladu-BH e o PPcD são

instrumento nunca houve “indicadores finalísticos e de qualidade do serviço” que tratem especificamente da acessibilidade, o que é uma ausência que pode ser superada com a elaboração do Plamu-BHTrans.

⁶⁸ Vale lembrar que a implantação do CMG é tão somente uma retomada, pois antes da implantação dos sistemas eletrônicos de controle nos ônibus urbanos de Belo Horizonte as pessoas com deficiência usavam o Cartão Metropolitano de Transporte (CMT), de papel e plastificado, válido em toda a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) conforme OLIVEIRA, M.F. (2000a).

⁶⁹ “Elaborar o Plano Municipal para Pessoa com Deficiência e pactuar as ações a serem implementadas por cada órgão (Documento contendo as ações, assinado pelos Secretários)” conforme BH (2018e4, p.4).

⁷⁰ Antecipado na “Introdução”, esse problema será tratado no item “5. O Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BH)”.

⁷¹ Conforme OLIVEIRA, M.F. (2018d).

⁷² Conforme OLIVEIRA, M.F. (2018h).

⁷³ Isso será retomado no próximo item.

⁷⁴ Conforme BH (2019d10).

Como viver junto na cidade

planos distintos que, a despeito de suas interfaces, não podem ser confundidos e nem tomados um pelo outro.⁷⁵

O plano PPcD, elaborado pela DPPD em parceria com todos os demais órgãos envolvidos no tema foi aprovado por resolução do CMDPD-BH.⁷⁶ Com 174 ações distribuídas em dez eixos, ele contém 52 ações específicas sobre acessibilidade.⁷⁷ Elas estão sob a responsabilidade de dezoito órgãos (secretarias, empresas, autarquias e fundações) da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH).⁷⁸ Apesar de concebidas para garantir, pontualmente, o direito das pessoas com deficiência, quando sustentadas nos princípios do desenho universal, sua abrangência é bem maior. Pode-se afirmar, por isto, que o conjunto de ações de acessibilidade contidas no plano PPcD é o embrião de um plano municipal de acessibilidade com desenho universal que não atende apenas aos direitos das pessoas com deficiência, mas que não atende com plenitude outras categorias de pessoas. E mais: as ações no plano PPcD sob a responsabilidade de cada órgão da PBH podem ser embriões de amplos planos setoriais de acessibilidade com desenho universal.

A partir de 2019 houve importantes avanços em Belo Horizonte na busca de uma cidade efetivamente inclusiva. Nesse ano a PBH estabeleceu (por decreto do prefeito) a Agenda 2030 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU) como referência para o planejamento de médio e longo prazo das políticas públicas municipais.⁷⁹

Em 2020 o maior avanço na busca de um plano de acessibilidade foi a adesão da PBH à *Estratégia [2018] Brasil Amigo da Pessoa Idosa (Ebapi)*.⁸⁰ Isso exige da PBH a

⁷⁵ Tratado nos itens “2. Panorama de documentos encontrados para benchmarking” e “5. O Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BH)”.

⁷⁶ Esta é uma informação importante que não pode passar despercebida. O plano PPcD foi aprovado por um conselho de política pública e não por uma secretaria da PBH, que naquele momento era o esperado.

⁷⁷ Conforme BH (2019d10-anexo). Os dez eixos do plano PPcD são: 1) Comunicação; 2) Acessibilidade; 3) Saúde; 4) Esporte e Lazer; 5) Educação; 6) Trabalho e Emprego; 7) Assistência Social; 8) Educação permanente; 9) Sistematização e Organização da Política Municipal; 10) Cultura 10. As 52 ações de acessibilidade correspondem a 30% do plano PPcD.

⁷⁸ Destaque-se que 26 ações do plano PPcD (15%, portanto) estão sob responsabilidade direta da BHTrans.

⁷⁹ Decreto do prefeito conforme BH (2019c9).

⁸⁰ Solicitação da Smasac-BH ao prefeito conforme BH (2020c31); solicitação da PBH ao Ministério da Cidadania conforme BH (2020d10) e repercussão na imprensa em RODRIGUES, G. & OLIVEIRA, C. (2021). Os documentos oficiais foram obtidos em solicitação do autor à Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) via Lei de Acesso à Informação (LAI), pois não estão disponíveis no *website* da PBH.

Como viver junto na cidade

elaboração de um *Plano Municipal de Direitos da Pessoa Idosa* (PDPI) que, até a finalização desta NTL n.º 2A, ainda não foi concluído.⁸¹

Lembrando que segurança (junto com autonomia) é condição *sine qua non* para alcance da acessibilidade, é importante aqui destacar a proclamação – pela Organização das Nações Unidas (ONU) – da *Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020*. Essa década é aprovada por resolução em 2010 e lançada em 2011.⁸² No Brasil, entidades emitem em 2011 recomendações para a elaboração de um plano nacional com medidas capazes de alcançar a meta da ONU.⁸³ Em 2012, a ONU lança nova resolução exortando seus Estados-Membros e outros atores interessados a se engajarem nas ações da *Década*.⁸⁴ Destaque-se aqui que a cidade de Belo Horizonte é um bom exemplo desse engajamento, pois no ano de 2020 contabilizou-se uma redução de 54% das mortes em sinistros de trânsito nos últimos dez anos.⁸⁵

O ano de 2021, por sua vez, termina com o início do primeiro monitoramento do plano PPcD 2019, sob a coordenação da DPPD. As primeiras reuniões já mostraram que será árduo esse trabalho que, no momento em que finalizamos esta NTL n.º 2A, não foi ainda concluído. Aqui antecipamos que, sem uma política e um plano municipal de acessibilidade instituídos, será mais complexo e penoso o monitoramento de ações de acessibilidade em planos setoriais, como o plano PPcD e o plano PDPI.

O *Contrato de metas e desempenho (CDM) PBH/BHTRANS 2021* não trata a acessibilidade com desenho universal como um compromisso.⁸⁶ As ações pactuadas de acessibilidade nos transportes e no trânsito de Belo Horizonte são dispersas e pouco claras. Suas formulações sequer permitem entender do que se trata cada ação, o que dirá permitir o seu monitoramento. Isso, apesar de engajamentos pactuados em contratos anteriores.⁸⁷

⁸¹ Nesta NTL n.º 2A adotamos provisoriamente esse nome e essa sigla para identificar o plano que é denominado “Plano Municipal de Envelhecimento” no contrato de metas PBH/SMASAC de 2021 conforme BH (2021c19). Acesse o verbete [plano de direitos da pessoa idosa \(BH\)](#) para mais informações.

⁸² ONU (2010a), UN (2010a), ONU (2011a).

⁸³ Conforme ANTP et al. (2011c).

⁸⁴ ONU (2012a).

⁸⁵ Isso é tema da NTL n.º 19 - Indicadores de acessibilidade.

⁸⁶ Aqui ainda tomamos como fonte o contrato com vigência de abril/2021 a março/2022. Como se viu, em 2017 anteriormente, a BHTrans pactuou que elaboraria o “Plano de Acessibilidade de Belo Horizonte”; em 2018, que apoiaria a elaboração do plano PPcD e em 2019 nada mais é dito sobre esse tipo de plano.

⁸⁷ Tomamos como fonte o contrato com vigência de abril/2021 a março/2022 assinado por PBH, Smobi-BH e BHTrans conforme BH (2021c18). Na versão B desta NTL n.º 2 atualizaremos essa informação.

Como viver junto na cidade

Concluamos o panorama apresentado neste item com informações do *Plano de Metas PBH 2021-2024*, anunciado em abril/2021.⁸⁸ Apesar de algumas boas – porém desconectadas – medidas, nele não há um compromisso com a institucionalização de uma política ou de um plano de acessibilidade.⁸⁹ A única menção feita ao desenho universal refere-se à implantação de um projeto-piloto para pontos de embarque do transporte coletivo.⁹⁰ Mais adiante mostramos como a legislação brasileira vigente exige da PBH bem mais do que isso.⁹¹

4 A acessibilidade como eixo do PlanMob-BH 2030

Relatamos, a seguir, como o assunto já foi tratado em Belo Horizonte tomando como referência o conjunto de documentos mais recentes produzidos pela BHTrans no âmbito da revisão do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte para 2030 (PlanMob-BH 2030).⁹² Estamos aqui falando dos que foram formalmente apresentados em reuniões do ObsMob-BH: na 8ª reunião realizada em 12 de julho de 2017 e na 10ª realizada em 18 de junho de 2018. Após essa data foram realizadas outras cinco reuniões desse observatório, mas o tema acessibilidade não foi mais tratado até a finalização desta NTA n.º 2A.⁹³

⁸⁸ Conforme BH (2021c4a).

⁸⁹ Essas medidas são: p.36: “Implantar o Sistema Municipal de Direitos Humanos para melhor qualificação do atendimento e tratamento das denúncias de violações de direitos” e “Implantar o Observatório de Direitos Humanos de Belo Horizonte”; p.66: “Implantar a funcionalidade de denúncia de importunação sexual em aplicativos de mobilidade”; “Criar aplicativo para uso de Pessoa com Deficiência PcD com reconhecimento de localização e instruções” e “Implantar sinais de pedestre com sonorização em 150 travessias para garantia da acessibilidade às pessoas com deficiência visual”; p.68: “Ampliar a política de integração do sistema de transporte, implantando o cartão do idoso nos sistemas municipal e metropolitano e integrando internamente o sistema suplementar”; p.73: “Implantar projeto piloto de disponibilização de recurso de voz nos painéis eletrônicos disponíveis nos pontos de embarque até 2022, atendendo a exigência do desenho universal constante na lei brasileira de inclusão e propiciando acessibilidade às pessoas analfabetas ou com dificuldade de leitura”; p.74-75: “Aprimorar o atendimento às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida nas estações do Move, com pessoal devidamente treinado para este tipo de atendimento, especialmente para pessoas com deficiência visual, ampliando o atendimento para horário integral até 2022”.

⁹⁰ Há que se avaliar, no entanto, se esse projeto atende plenamente aos sete princípios do desenho universal estabelecidos em ABNT (2015a).

⁹¹ Isto está tratado no item “5) Marco legal brasileiro de acessibilidade”.

⁹² São eles: BHTRANS (2017n2/n3a/ n3b/n4/n5/n6/n7/n8/n10/n11/n12) e BHTRANS (2018g3/g4).

⁹³ Conforme BHTRANS (2021c). Destaque-se que a pandemia de Covid-19 provoca uma desaceleração das reuniões do ObsMob-BH, que passam a ter um *gap* de mais de um ano entre dois encontros: 14ª reunião em 20/11/2019, 15ª reunião em 30/03/2021 e 16ª reunião em 30/06/2022.

Como viver junto na cidade

A “política de acessibilidade” é tratada como uma das cinco que subsidiam as propostas de revisão do PlanMob-BH 2030 com o objetivo de “detalhar aspectos específicos e de fundamental importância para a mobilidade urbana”.⁹⁴

A acessibilidade é tema de um dos oito eixos da revisão do PlanMob-BH 2030, denominado “eixo acessibilidade universal”.⁹⁵ Esse eixo:

Promove o acesso amplo, irrestrito e democrático ao espaço urbano, por meio de um sistema de transporte coletivo acessível a todas as pessoas, na perspectiva do desenho universal, independentemente da mobilidade, diversidade física, sensorial, idade e renda, contribuindo para a inclusão social, a redução das desigualdades e a participação na vida da cidade.⁹⁶

O eixo acessibilidade universal do PlanMob-BH 2030 é constituído por dois programas.⁹⁷ Esses programas, por sua vez, são detalhados em doze medidas.

A acessibilidade é citada em outras seis medidas de outros três eixos do PlanMob-BH 2030.⁹⁸ Ela compõe o objetivo do “eixo mobilidade coletiva”⁹⁹ e é citada nos resultados esperados do PlanMob-BH 2030.¹⁰⁰ Por fim, é importante destacar que as medidas de acessibilidade contidas no PlanMob-BH 2030 foram ancoradas em uma legislação que vem sendo aprimorada no Brasil desde 1998 sem, no entanto, nunca ter sido integralmente cumprida. É o que se verá a seguir.

Há tempos o PlanMob-BH tem medidas em busca da acessibilidade com desenho universal. Para que fique claro aos munícipes e aos gestores da política de mobilidade urbana que a mobilidade inclusiva e sustentável é uma condição para a efetividade da

⁹⁴ Essas cinco políticas são assim denominadas: “Política de Acessibilidade / Política de Estacionamento / Política de Logística Urbana / Política de Segurança no Trânsito / Política Tarifária” conforme BHTRANS (2017n12, p.7).

⁹⁵ Esses oito eixos são assim denominados: “Mobilidade Ativa / Mobilidade Coletiva / Circulação Calma / Mobilidade Individual Motorizada / Logística Urbana / Cidade Sustentável / Acessibilidade Universal / Gestão, Operação e Fiscalização” conforme BHTRANS (2017n12, p.26).

⁹⁶ BHTRANS (2017n12, p.35).

⁹⁷ Esses dois programas são: “Acessibilidade no Transporte Público Coletivo” com nove medidas e “Acessibilidade em Calçadas e Travessias” com três medidas conforme BHTRANS (2017n12, p.58-59).

⁹⁸ São duas medidas em cada um dos três eixos “mobilidade coletiva”, “circulação calma” e “gestão, fiscalização e operação”.

⁹⁹ O eixo mobilidade coletiva tem por objetivo “ofertar à cidade um serviço de transporte coletivo de qualidade, acessível a todos os usuários com conforto e segurança, eficiente e confiável, que promova a inclusão social e a acessibilidade espacial com integração física e tarifária.” conforme BHTRANS (2017n12, p.30).

¹⁰⁰ No Apêndice 2 da NTA n.º 5D em OLIVEIRA, M.F. (2018h) é apresentado o conjunto de medidas, com seus *status*, relativas à acessibilidade no PlanMob-BH 2030. Os *status* de cada uma são majoritariamente os contidos em maio/2018 conforme BHTRANS (2018g4) com algumas poucas atualizações em outubro/2018.

Como viver junto na cidade

Padu-BH, na instituição na instituição da Padu-BH por decreto do prefeito de Belo Horizonte propomos que se determine:

Art.3º [...] §6º - A **mobilidade urbana inclusiva e sustentável** para todas as pessoas em todo o município, garantindo a todas as pessoas o direito de deslocamento pela cidade, com segurança e autonomia, é **condição** para uma **efetiva** Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH).¹⁰¹

5 Marco legal brasileiro de acessibilidade na mobilidade urbana¹⁰²

O marco legal brasileiro de acessibilidade na mobilidade urbana é aqui formulado a partir da Constituição Federal promulgada em 1988, conhecida como *Constituição-Cidadã*.¹⁰³ Naquele momento, depois de longo período de ditadura militar, estabeleceu-se que no Brasil "Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade".¹⁰⁴

Passo a passo, por meio de emendas constitucionais e leis (nacionais, estaduais e municipais), o direito à acessibilidade na mobilidade urbana, como parte do direito à cidade para todos, vem sendo ampliado e consolidado no Brasil. Vale destacar que as normas editadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) desde 1994 também foram fundamentais para a garantia do direito à cidade para as pessoas com mobilidade reduzida.¹⁰⁵

Podemos afirmar que, hoje, está legalmente garantido o direito à acessibilidade com desenho universal, de forma a permitir o acesso amplo e democrático ao espaço urbano para todas as pessoas em todas as cidades brasileiras. Por essa razão, parece-nos conveniente e necessário que seja instituída, com a clareza que o tema requer, como um

¹⁰¹ Apêndice 1 desta NTL n.º 2A – grifos não contidos na minuta de decreto.

¹⁰² Acesse os verbetes [marco legal de acessibilidade no Brasil](#) e [marco legal \(pessoa idosa\)](#), ambos da Biblioteca do Levante-BH, para informações detalhadas sobre o assunto. A premissa adotada nesta NTL n.º 2A é que “Os marcos legais representam um caminho para a promoção e a garantia de igualdade social” (BRASIL, 2008c2). Destaque-se que em nossa pesquisa tomamos a Constituição da República Federativa do Brasil (BRASIL, 1988a) como nosso marco legal inicial da acessibilidade.

¹⁰³ Nome dado pelo deputado Ulisses Guimarães conforme OAB-MS (2017). A legislação de acessibilidade antes da constituição-cidadã está compilada em BRASIL (2008c2).

¹⁰⁴ BRASIL (1988a, caput do art.5º).

¹⁰⁵ Em 1994 foi publicada a primeira edição da *NBR 14022: Transporte - Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência em ônibus e trólebus, para atendimento urbano e intermunicipal* conforme AME (2017a).

Como viver junto na cidade

compromisso municipal da Prefeitura de Belo Horizonte, a *Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte* (Padu-BH). Destaque-se: não se trata de uma obrigação legal como acontece com a instituição de planos como o PlanMob e, sim, de uma obrigação política.¹⁰⁶

Para que a Padu-BH não seja apenas (mais) uma peça retórica, parece-nos necessário estabelecer a obrigatoriedade de todo órgão, autarquia, empresa e fundação municipal que, de alguma forma, planeja ou executa ações que impactam a acessibilidade na mobilidade urbana, edite o seu plano setorial. Esses planos devem conter indicadores de acompanhamento e metas anuais até o ano de 2030 para alcance da acessibilidade para todos com base no desenho universal. Dentre esses planos, estará o Plano BHTrans de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BHTrans).

No Apêndice desta *NTA n.º 5E* é apresentada uma proposta, na forma de minuta, de decreto municipal que institui a *Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte* (Padu-BH). Essa política sustenta-se no direito ao transporte como direito social¹⁰⁷; na lei de inclusão da pessoa com deficiência¹⁰⁸; na política nacional de mobilidade urbana¹⁰⁹; na lei de acesso à informação¹¹⁰, na política municipal de mobilidade urbana de Belo Horizonte¹¹¹, na convenção sobre os direitos da pessoa com deficiência¹¹², na regulamentação do direito à acessibilidade¹¹³, no estatuto do idoso¹¹⁴, no

¹⁰⁶ Destaque-se que o prazo para elaboração dos PlanMob pelas cidades brasileiras vem sendo permanentemente postergado desde que sua exigência foi estabelecida em 2021. O prazo atual é “até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes” e “até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes” conforme incisos I e II do §4º do art. 24 da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) alterada por BRASIL (2020h).

¹⁰⁷ O direito ao transporte como novo direito social foi instituído pela Emenda Constitucional n.º 90/2015 conforme BRASIL (2015e).

¹⁰⁸ A Lei Brasileira de Inclusão (LBI) da Pessoa com Deficiência, oficialmente também denominada Estatuto da Pessoa com Deficiência (denominação que os movimentos sociais rechaçam) é a Lei n.º 13.146/2015 conforme BRASIL (2015a).

¹⁰⁹ As diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) foram instituídas pela Lei n.º 12.587/2011 conforme BRASIL (2012a1).

¹¹⁰ A regulamentação nacional de acesso a informações foi instituída pela Lei 12.527/2011 conforme BRASIL (2011b).

¹¹¹ A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte foi instituída pela Lei n.º 10.134/2011 conforme BH (2011c).

¹¹² A *Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (UN Convention on the Rights of Persons with Disabilities)* é instrumento que faz parte do marco legal brasileiro de acessibilidade. Ela teve protocolo facultativo assinado em 2007, tendo sido recepcionada por Decreto Legislativo n.º 186/em 2008 conforme BRASIL (2008d) e pelo Decreto Presidencial n.º 6.949/2009 conforme BRASIL (2009b). Acesse os verbetes [Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência \(sobre\)](#) e [Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência \(textos\)](#) da Biblioteca do Levante-BH para mais informações.

Como viver junto na cidade

estatuto da cidade¹¹⁵, na lei da promoção da acessibilidade¹¹⁶, na lei da prioridade de atendimento¹¹⁷, na política nacional para a integração da pessoa com deficiência¹¹⁸, na lei de normas gerais de direitos da pessoa com deficiência¹¹⁹ e, naturalmente, na constituição-cidadã¹²⁰ e nas normas da ABNT¹²¹. Essa proposta de decreto determina a obrigatoriedade de elaboração de planos setoriais de órgãos da PBH que, uma vez compilados, formarão o *Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Plamu-BH)*.¹²²

Destaquemos alguns alicerces do direito à acessibilidade no Brasil.

Em 2 de dezembro de 2004 foi assinado o decreto federal n.º 5.296, que regulamenta as leis n.º 10.048 e 10.098, ambas do ano 2000. Conhecido como “decreto da acessibilidade”, ele estabeleceu um prazo de dez anos para garantia da acessibilidade nos sistemas de transporte brasileiros.¹²³ Em 2010 o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) emitiu um alerta:

¹¹³ A regulamentação do direito à acessibilidade foi objeto do Decreto n.º 5.296/2004 conforme BRASIL (2004a).

¹¹⁴ O Estatuto do Idoso foi instituído pela Lei n.º 10.741/2003 conforme BRASIL (2003b).

¹¹⁵ O Estatuto da Cidade foi instituído pela Lei n.º 10.257/2001 conforme BRASIL (2001a).

¹¹⁶ As normas gerais de direitos das pessoas com deficiência foram estabelecidas pela Lei n.º 10.098/2000 conforme BRASIL (2000a).

¹¹⁷ A prioridade de atendimento a pessoas com deficiência, idosos, gestantes, lactantes, pessoas com crianças de colo e obesos é instituída pela Lei n.º 10.048/2000 conforme BRASIL (2000b).

¹¹⁸ A Política Nacional para a Integração da Pessoa com Deficiência, como regulamentação da lei de normas gerais de direitos das pessoas com deficiência, foi instituída Decreto n.º 3.298/1999 conforme BRASIL (1999a).

¹¹⁹ O apoio às pessoas com deficiência e sua integração social, além da criação da Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, são instituídos pela Lei n.º 7.853, de 24 de outubro de 1989 conforme BRASIL (1989a).

¹²⁰ A primeira Constituição (democrática) da República Federativa do Brasil após o golpe militar de 1964 foi promulgada em 5 de outubro de 1988 conforme BRASIL (1988a).

¹²¹ Acesse o verbete [NBR \(norma brasileira\)](#) da Biblioteca do Levante-BH para mais informações sobre 35 normas selecionadas. As normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) são, em especial (mas não as únicas): NBR 9050, NBR 13994, NBR 14021, NBR 14022, NBR 15320, NBR 15570 e NBR 16537.

¹²² Conforme minuta de decreto no Apêndice 1 desta NTL n.º 2A.

¹²³ “Art. 38 - No prazo [...] § 3º - A frota de veículos de transporte coletivo rodoviário e a infraestrutura dos serviços deste transporte deverão estar totalmente acessíveis no prazo máximo de cento e vinte meses [dez anos] a contar da data de publicação deste Decreto.” conforme BRASIL (2004a).

Como viver junto na cidade

[...] os municípios brasileiros têm prazo até o final do ano de 2014 para tornar todos os elementos dos sistemas de transporte públicos acessíveis. Não basta apenas tornar o veículo acessível, é preciso que isso se estenda a toda a infraestrutura urbana, pois, em muitos casos, ela não está adequada para circulação das pessoas com mobilidade reduzida. A legislação cercou bem esse problema atribuindo ao poder público a necessidade de adaptar o sistema viário urbano: passeios, paradas, estações e terminais de embarque e desembarque.¹²⁴

Em dezembro de 2014 venceu prazo, estabelecido dez anos antes, sem que o sistema de transporte coletivo de Belo Horizonte tivesse se tornado acessível.

Em 6 de julho de 2015 foi promulgada a lei federal n.º 13.146, instituindo-se a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência) ou, simplesmente, LBI. Destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania, a lei foi clara ao não dilatar o prazo vencido em 2014 para promoção da acessibilidade nos sistemas de transportes. Essa lei entrou em vigor¹²⁵ em janeiro de 2016. É importante frisar: se desde 2004 todos nós temos direito ao transporte acessível, a partir de julho/2015 nosso direito passa a ser ao transporte com desenho universal.

O transporte passa a ser um novo direito social estabelecido na Constituição Federal do Brasil a partir de setembro/2015.¹²⁶ Nesta NTL n.º 2A, portanto, já estamos tratando do direito ao transporte com desenho universal como um direito constitucional.

A LBI estabeleceu o prazo de um ano, aos “órgãos competentes”, para elaboração e envio ao Ministério Público de “relatórios circunstanciados” sobre o cumprimento dos prazos para promoção da acessibilidade.¹²⁷ Esse prazo está vencido desde 7 de janeiro de 2016 sem que tenha sido elaborado o *Relatório Circunstanciado de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte*. Podemos aqui já antecipar uma recomendação: que

¹²⁴ IPEA (2010c2, p.422).

¹²⁵ “Art. 127. Esta Lei entra em vigor após decorridos 180 (cento e oitenta) dias de sua publicação oficial.” conforme BRASIL (2015a). Essa data é 6 de janeiro de 2016 segundo CNMP (2016a, p.19).

¹²⁶ O direito ao transporte como novo direito social foi instituído pela Emenda Constitucional n.º 90/2015 conforme BRASIL (2015e).

¹²⁷ “Art. 120 - Cabe aos órgãos competentes, em cada esfera de governo, a elaboração de relatórios circunstanciados sobre o cumprimento dos prazos estabelecidos por força das Leis no 10.048, de 8 de novembro de 2000, e no 10.098, de 19 de dezembro de 2000, bem como o seu encaminhamento ao Ministério Público e aos órgãos de regulação para adoção das providências cabíveis. Parágrafo único - Os relatórios a que se refere o caput deste artigo deverão ser apresentados no prazo de 1 (um) ano a contar da entrada em vigor desta Lei.” conforme BRASIL (2015a).

Como viver junto na cidade

esse relatório seja produzido pela PBH, com a celeridade possível, tomando a *série NTL* como suporte.

Alguns temas da LBI que aqui interessam especialmente: ela não postergou os prazos para promoção da acessibilidade na mobilidade urbana vencidos em 2014, ela ampliou a definição de “vias terrestres” do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e ela estabeleceu o desenho universal como regra de caráter geral para garantia do direito à cidade para todos. E mais: a LBI alterou a legislação que trata de sanções aplicáveis aos agentes públicos tipificando o “deixar de cumprir a exigência de requisitos de acessibilidade previstos na legislação” como um “ato improbidade administrativa que atenta contra os princípios da administração pública”.¹²⁸

Por fim, é importante aqui destacar a preocupação formal da PBH para que sejam cumpridos os imperativos impostos pela LBI. O Gabinete do Prefeito, em janeiro de 2018, encaminhou a todo o primeiro escalão municipal o ofício-circular recebido em dezembro/2017 da Secretaria Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência (SNDPD) do Ministério dos Direitos Humanos (MDH).¹²⁹ O comunicado federal alertara cada um dos prefeitos brasileiros “com o objetivo de evitar qualquer ação que possa ser movida contra a sua Gestão”.¹³⁰

Na BHTrans, uma vez recebido o despacho do Gabinete do Prefeito, o então presidente determinou que suas diretorias preparassem suas estratégias de atuação para garantia dos requisitos de acessibilidade, incluindo a elaboração de um programa permanente de comunicação com os empregados.¹³¹

¹²⁸ BRASIL (2015a, art.103). Esse inciso foi revogado pela Lei n.º 14.230/2021 conforme BRASIL (2021n), causando controvérsia. Independente das controvérsias sobre o alcance dessa revogação, o direito à acessibilidade permanece garantido e cabe ao Ministério Público diligenciar para que sejam efetivados.

¹²⁹ BH (2018c2).

¹³⁰ Conforme BRASIL (2017n).

¹³¹ Em abril/2018 a Diretoria de Ação Regional e Operação (DRO) elaborou a primeira versão de ampla proposta de curto/médio e longo prazos conforme BHTRANS (2018h2). A Diretoria de Planejamento e Informação (DPI) apresentou à Diretoria Executiva da BHTrans a primeira versão, consolidada, das ações (de curto/médio prazos) relativas ao BRT Move em operação, consolidando atividades propostas pelas demais diretorias e pela Assessoria de Comunicação e Marketing (ACM/BHTrans) conforme BHTRANS (2018c6). Destaque-se aqui o alerta de que é “vital tomarmos algumas medidas para que a BHTrans e seus empregados possam cumprir, com efetividade, a obrigação de promover o direito à cidade para todos. Proponho elaborarmos um amplo programa, coordenado pela ACM, de disseminação de informações sobre acessibilidade e desenho universal, tendo como público inicial os empregados da BHTrans. Para tanto, precisaremos definir escopos, metas e métodos.” conforme OLIVEIRA, M.F. (2018f).

6 A política Padu-BH e o plano Pladu-BH

O item anterior permite concluir que o marco legal brasileiro de acessibilidade é amplo e capaz de sustentar a política Padu-BH e as bases do plano Pladu-BH propostos nesta NTA n.º 2A. Embora partes embrincadas de uma mesma peça, tratemos separadamente de cada um.

6.1 A política Padu-BH

A proposta de instituição dessa política está apresentada no Apêndice 1 desta NTL n.º 2A na forma de uma minuta de decreto do prefeito de Belo Horizonte. Ela está estruturada nessa ordem: instituição, objetivo, diretriz, efetividade. Apresentamos, a seguir, um panorama desse decreto com base nos *caputs* de seus artigos:

Art.1º - Fica **instituída** a Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH).

Art.2º - O **objetivo** da Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH) é estabelecer as condições para garantia do acesso amplo e democrático ao espaço urbano para todas as pessoas em Belo Horizonte, em especial às pessoas com mobilidade reduzida e/ou em situação de vulnerabilidade social.

Art. 3º - A Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH) observará a **diretriz** de que a concepção e a implantação de projetos que tratem do meio físico, de transporte, de informação e comunicação, inclusive de sistemas e tecnologias da informação e comunicação, e de outros serviços, equipamentos e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, devem atender plenamente aos princípios do desenho universal.

Art. 4º - Para garantia da **efetividade** da Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH) será elaborado o Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BH).¹³²

Como pode se observar, os textos têm caráter didático, demarcando a decisão política de uma gestão da Prefeitura de Belo Horizonte que pode instituir pela primeira vez, de forma ampla, a sua *Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal (Padu-BH)*. A sintonia necessária com outras políticas públicas é assim proposta no decreto que institui a Padu-BH:

¹³² Apêndice 1 desta NTL n.º 2A – grifos não contidos na minuta de decreto.

Como viver junto na cidade

Art.2º [...] §1º - A Padu-BH atenderá ao **princípio da universalidade** para garantia do direito a todas as pessoas usufruírem com segurança e autonomia de tudo que a cidade oferece por meio de uma mobilidade urbana inclusiva e sustentável.

§2º - A Padu-BH estará em permanente **sintonia com as políticas de sustentabilidade e de preservação do patrimônio histórico-cultural.**

§3º - A Padu-BH se harmonizará com políticas similares que venham a ser estabelecidas nos demais municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte (**RMBH**).¹³³

6.2 O plano Pladu-BH

A elaboração de um plano de acessibilidade com desenho universal em Belo Horizonte é tomada nesta NTL n.º 2A como um imperativo legal desde a publicação da LBI em 2015. Um plano de acessibilidade com desenho universal tem a função de estabelecer como e em que prazos a acessibilidade, tomando o desenho universal como regra de caráter geral, será garantida a todas as pessoas, em especial às com mobilidade reduzida e/ou em situação de vulnerabilidade social. Assim fazendo, o município que elabora o seu plano estabelece um compromisso público de garantia do direito à cidade para todas as pessoas.

O plano Pladu-BH deve ser elaborado como uma compilação dos planos setoriais de cada órgão – secretaria, empresa, autarquia ou fundação – da PBH.¹³⁴ Exemplifiquemos. O plano da empresa municipal gestora do transporte e do trânsito municipais será o Pladu-BHTrans e o plano da secretaria responsável pela assistência social, segurança alimentar e cidadania municipais será o Pladu-Smasac.

Para que haja uma definição clara de competências, na instituição da Padu-BH por decreto do prefeito de Belo Horizonte propomos que se determine:

Art. 3º [...] §5º - Nas hipóteses em que comprovadamente o desenho universal não possa ser empreendido, poderá ser adotada, sempre de forma provisória, adaptação razoável que contenha a devida Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) e/ou de Registro de Responsabilidade

¹³³ Apêndice 1 desta NTL n.º 2A - grifos não contidos na minuta de decreto.

¹³⁴ Tomando como base o plano PPcD (2019) esses órgãos são, minimamente (dezoito em ordem alfabética se suas siglas): BHTRANS, CTGM, FPMZB, PRODABEL, SMAICS, SMASAC, SMC/FMC, SMDE, SMED, SMEL, SMMA, SMOBI, SMPOG (SUGESPE), SMPU, SMSA, SMSU (GMBH), SUDECAP e URBEL. Outros órgãos além desses deveriam também elaborar seus planos para composição do plano Pladu-BH como, por exemplo, a Empresa Municipal de Turismo de Belo Horizonte (Belotur) e a recém-criada (em 2021) Superintendência de Mobilidade de Belo Horizonte (Sumob).

Como viver junto na cidade

Técnica (RRT) com projeto previamente aprovado pela **Comissão Permanente de Acessibilidade de Belo Horizonte (CPA-BH)**.¹³⁵

Art.4º [...] §1º - **Toda secretaria, autarquia, empresa e fundação municipal da Prefeitura de Belo Horizonte** criará sua própria comissão interna de acessibilidade com desenho universal para atuação em sintonia com a Comissão Permanente de Acessibilidade de Belo Horizonte (CPA-BH).

§2º - **Toda secretaria, autarquia, empresa e fundação municipal da Prefeitura de Belo Horizonte** publicará, no prazo de dez meses contado na publicação deste decreto, seu próprio plano de acessibilidade com desenho universal com metas anuais pelo menos até o ano de 2030 e com indicadores para monitoramento da garantia de uma cidade para todas as pessoas.

§3º - **A Comissão Permanente de Acessibilidade de Belo Horizonte (CPA-BH)** compilará os planos setoriais de que trata o §1º deste artigo em um Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BH).¹³⁶

§4º - O Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BH) será publicado pelo **Gabinete do Prefeito** no Diário Oficial do Município no prazo de um ano contado na publicação deste decreto.

§5º - O **Observatório de Direitos Humanos de Belo Horizonte (ODH-BH)**¹³⁷ fará o monitoramento e o aprimoramento do Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BH) com prestação pública de contas pelo menos bianual e proporá a inclusão de indicadores-chaves no **Sistema de Monitoramento**¹³⁸ dos Indicadores dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) de Belo Horizonte.¹³⁹

Como se vê, nossa minuta de decreto distribui competências entre diversas áreas da PBH. Nossa proposta, no entanto, não deve ser tomada como algo que não se possa ajustar.

¹³⁵ A CPA-BH foi instituída por decreto em 2016 como órgão colegiado e consultivo vinculado à então Coordenadoria de Direitos das Pessoas com Deficiência (CDPD) conforme BH (2016g). A CPA-BH está atualmente vinculada à Diretoria de Políticas para as Pessoas com Deficiência (DPPD) da Subsecretaria de Direitos de Cidadania (SUDC) que, por sua vez, é vinculada à Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania de Belo Horizonte (Smasac-BH). Para efetivação da Padu-BH, melhor seria se a CPA-BH estivesse vinculada não a uma diretoria responsável pela garantia de direitos de uma categoria específica, mas diretamente à Subsecretaria de Direitos de Cidadania (SUDC) ou ao Gabinete do Prefeito. Assim fazendo, assume-se que a acessibilidade com desenho universal é um direito de todas as pessoas.

¹³⁶ O monitoramento dos indicadores dos ODS é um compromisso assumido por decreto em 2011 conforme BH (2019c9).

¹³⁷ O ODH-BH foi instituído por decreto em 2011 conforme BH (2011k). Destaque-se aqui um produto que dialoga integralmente com o que propõe a NTL n.º 2A: o projeto “Fortalecimento de políticas públicas de direitos de cidadania” do “Subprojeto de atendimento de violações de direitos humanos” do setor cultural da PBH. Seu produto é um “Sistema definido para disponibilização de documentos e relatórios pública e gratuitamente a partir das atividades do Observatório de Direitos Humanos” conforme BH (2021c20).

¹³⁸ “Por meio da colaboração entre técnicos das diversas áreas da PBH e dos representantes das instituições parceiras do Observatório do Milênio, foi elaborado o Sistema Local de Monitoramento de Indicadores ODS de Belo Horizonte” conforme BH (2019b4). Seus resultados são acessados no “Painel de Indicadores ODS de Belo Horizonte” no website da PBH.

¹³⁹ Apêndice 1 desta NTL n.º 2A - grifos não contidos na minuta de decreto.

Como viver junto na cidade

Todos sabemos que o organograma de uma prefeitura é fruto de disputas mais ou menos veladas que, por vezes, podem durar muito tempo. Havendo a decisão política de instituir a política Padu-BH, há que se ajustar a minuta de decreto ao jogo de forças internas da máquina burocrática que o Gabinete do Prefeito, certamente, conhece melhor que o pesquisador que apresenta a presente proposta.¹⁴⁰ Nada impede, também, que o decreto seja transformado em uma portaria conjunta de secretarias municipais. Trata-se, portanto, de uma decisão político-administrativa e não de uma decisão técnica. O que é fundamental é que haja uma decisão de determinar a efetivação de direitos já estabelecidos na legislação vigente.

Nossa proposta contém, ainda, uma minuta de portaria que cria a CPA-BHTRANS/SUMOB, antecipando o atendimento ao estabelecido no §2º do art.3º do decreto municipal que institui a política Padu-BH. A criação dessa CPA, portanto, não precisa aguardar a edição do decreto.¹⁴¹

6.3 Interfaces do plano Pladu-BH

Para situar a inter-relação do Pladu-BH com outros planos municipais de Belo Horizonte, na busca de evitar mal-entendidos, omissões e superposições, foram elaboradas as Figuras 1 a 3, que seguem.

A Figura 1 mostra a interface entre três planos produzidos no âmbito da Subsecretaria de Direito e Cidadania (SUDC) que, por sua vez, faz parte da Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania de Belo Horizonte (Smasac-BH).¹⁴² Um deles, o Plano Municipal de Políticas para Pessoas com Deficiência (PPcD), há tempos tem grande interface com o PlanMob-BH.¹⁴³ Os outros planos da Figura 1 são o Plano Municipal de Equidade de Gênero (PMEG) e o Plano Municipal de Direitos das Pessoas Idosas (PDPI).¹⁴⁴

¹⁴⁰ A burocracia municipal responsável pelo transporte coletivo de 1897 a 2017 em Belo Horizonte é analisada com esmero em FOUREAUX, F.A.G. (2017).

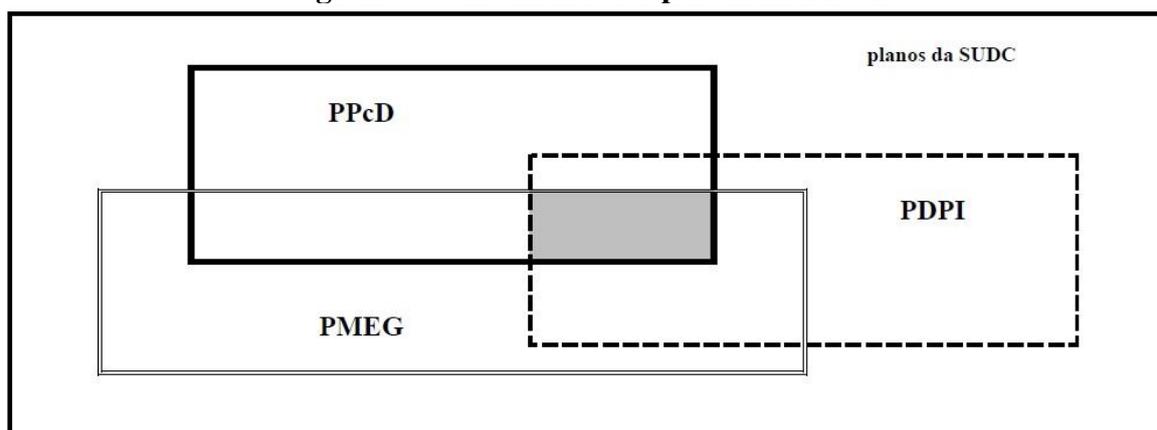
¹⁴¹ Apêndice 2 desta NTL n.º 2A.

¹⁴² Esses não são os únicos planos no âmbito da SUDC, sendo aqui tomados apenas para auxiliar no exemplo.

¹⁴³ O PlanMob-BH começou a ser elaborado em 2007 e sua primeira versão foi concluída em 2012 conforme OLIVEIRA, M.F. (2014a). A primeira versão do plano PPcD (ainda vigorando em vigor em junho/2022) foi publicada em 2019 por resolução do CMDPD-BH conforme BH (2019d10-anexo).

¹⁴⁴ A primeira versão do PMEG-BH (ainda vigorando em vigor em junho/2022) foi publicada por resolução do Conselho Municipal dos Direitos da Mulher de Belo Horizonte (CMDM-BH) conforme BH (2019d17-

Figura 1 – Interfaces entre planos da SUDC



Fonte: elaboração própria

#PraCegoVer: a figura não precisa ser descrita por ser meramente ilustrativa do texto.

Esses três instrumentos de planejamento são planos de política social elaborados por órgãos (diretorias) da SUDC/Smasac-BH. A responsabilidade pela elaboração do plano PPcD é da Diretoria de Políticas para as Pessoas com Deficiência (DPPD); o plano PDPI, da Diretoria de Políticas para a Pessoa Idosa (DPEI) e o plano PMEG, da Diretoria de Políticas para as Mulheres (DIPM).

Aqui é importante destacar um problema já antecipado nesta NTL n.º 2A.¹⁴⁵ Com base no senso comum e em uma visão simplista de política pública, o plano Pladu-BH e o plano PPcD são, por vezes, tomados um pelo outro em Belo Horizonte, sem maiores cuidados. Esses dois planos, no entanto, não podem ser confundidos. É importante aqui deixar claro – de forma definitiva – o alcance e o limite de cada um.

O plano Pladu-BH é um plano que impactará todas as pessoas, inclusive as pessoas com deficiência. Ele não é um plano de acessibilidade para as pessoas com deficiência, embora essas pessoas sejam dele grandes beneficiárias. Além disso, as ações de acessibilidade do plano PPcD podem, no máximo, serem consideradas uma espécie de *Plano PcD de acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte*. As ações de acessibilidade do PlanMob-BH, por sua vez, podem ser consideradas uma espécie de *Plano BHTrans de acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte*. Querer mais do que isto do plano PPcD e do PlanMob-BH é sinal de desconhecimento de seus conteúdos.

anexo). A sigla PMEG não existe nesse plano e é aqui usada de forma ilustrativa, assim como o nome e a sigla do PDPI.

¹⁴⁵ Isso foi anunciado na “Introdução” e no item “2. Panorama de documentos encontrados para benchmarking” desta NTL n.º 2A.

Como viver junto na cidade

As interfaces entre os planos PPcD, PDPI e PMEG estão ilustradas na Figura 1. As áreas desses planos que não se sobrepõem representam as ações que atendem exclusivamente, ou pessoas com deficiência, ou pessoas idosas, ou mulheres. A área sombreada dessa figura, por sua vez, mostra que há (ou deveria haver) ações que atendem às três categorias.

Exemplifiquemos essas interfaces com o pagamento da tarifa no transporte coletivo. O plano PPcD em vigor não tem (mas deveria ter) dentre suas ações uma que monitore o direito à gratuidade concedido por lei municipal às pessoas com deficiência. O plano PDPI (em elaboração) precisa ter dentre suas ações uma que monitore o direito à gratuidade concedido pela Constituição Federal aos maiores de 65 anos e, se for o caso, uma ação que busque ampliar esse direito aos idosos entre 60 e 64 anos. O plano PMEG em vigor, por sua vez, não possui ações voltadas para a gratuidade das mulheres, o que não impede que, em alguma revisão, venha a ter. Se esses três planos pretenderem, em algum momento, abraçar a causa da tarifa zero, essa ação estará na área sombreada da Figura 1. Permanecendo no exemplo do transporte coletivo, na área sombreada estão (ou deveriam estar) ações que buscam a garantia da acessibilidade com desenho universal.

Tomemos agora as dificuldades que os usuários do transporte coletivo têm em embarcar e desembarcar dos ônibus em Belo Horizonte. Uma das ações do plano Padu-BH pode ter o seguinte enunciado: “Até 2030, melhorar o acesso à cidade por meio de um sistema de transporte público coletivo mais sustentável, inclusivo, eficiente e justo, proporcionando acesso universal aos ônibus do sistema de transporte público coletivo (subsistemas convencional, suplementar e BRT) de Belo Horizonte, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade como mulheres, crianças, pessoas idosas, pessoas com obesidade, pessoas com doença e pessoas com deficiência, substituindo gradativamente todos os ônibus que não atendem integralmente ao que dispõem a LBI e a Lei Orgânica de Belo Horizonte (LO-BH), em alinhamento com as metas 11.2 e 11.7 dos ODS.”¹⁴⁶

Para essa ação ser cumprida, no entanto, não basta que esteja incluída, para monitoramento, em planos como o PPcD, o PDPI e o PMEG. Ela precisa fazer parte

¹⁴⁶ Relembrando: LBI é a sigla da Lei Brasileira de Inclusão; ODS é a sigla dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável. Isso é tema da NTL n.º 3 - Veículos de características urbanas do transporte público coletivo.

Como viver junto na cidade

também do PlanMob-BH, do Pladu-BHTrans e, por conseguinte, do Pladu-BH. Esse é um exemplo simples e prático de interface entre planos de conselhos de políticas públicas, ancorados em planos setoriais de órgãos diversos da máquina burocrática municipal.

Ainda tomando o transporte coletivo como suporte, outro exemplo claro de interface entre esses três planos é a prioridade para pessoas com mobilidade reduzida nas filas de embarque nos pontos de ônibus e nas estações de integração do transporte coletivo de Belo Horizonte. No entanto, além das pessoas com deficiência, das pessoas idosas e das gestantes, outras pessoas com mobilidade reduzida também têm direito ao embarque prioritário e ações para garantir esse direito não costumam (mas poderiam) estar contidas em planos como o PPcD, o PDPI e o PMEG. Essa ação, certamente, precisa estar contida no PlanMob-BH abrangendo todas as pessoas com mobilidade reduzida. Para evidenciar a complexidade desse assunto, um detalhe que interessa especialmente à pessoa idosa e precisa ser monitorado tanto no PlanMob-BH quanto no PDPI: os maiores de 80 anos têm prioridade de embarque sobre os maiores de 60 anos.¹⁴⁷ Outro ponto de atenção, que exige monitoramento, é a tramitação de projeto de lei federal que pretende redefinir a idade de classificação como pessoa idosa de 60 (sessenta) para 65 (sessenta e cinco) anos.¹⁴⁸

Eis aqui a descrição de uma ação que pode estar contida em vários planos para tratar do direito à prioridade no transporte público: “Até 2030, melhorar de forma permanente e contínua, em sintonia com diretrizes de conselhos de políticas públicas, as formas de priorização concedida às pessoas com mobilidade reduzida no embarque em pontos e estações do sistema de transporte público coletivo (subsistemas convencional, suplementar e BRT) de Belo Horizonte, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade física como gestantes, pessoas com crianças de colo e/ou carrinho de bebê, crianças, pessoas idosas, pessoas com obesidade e pessoas com deficiência, em alinhamento com as metas 11.2 e 11.7 dos ODS.”¹⁴⁹

Para sustentar essa ação, sob a responsabilidade da BHTrans e contida no PlanMob-BH, há que serem estabelecidas também ações, contidas em planos como o PPcD e o

¹⁴⁷ "Art. 2º - O art. 3º da Lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003, passa a vigorar acrescido do seguinte § 2º, renumerando-se o atual parágrafo único para § 1º: Art. 3º - [...] § 2º Dentre os idosos, é assegurada prioridade especial aos maiores de oitenta anos, atendendo-se suas necessidades sempre preferencialmente em relação aos demais idosos." conforme em BRASIL (2017q).

¹⁴⁸ Conforme BRASIL (2019r).

¹⁴⁹ Relembrando: ODS é a sigla dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.

Como viver junto na cidade

PDPI, sob a responsabilidade de alguns conselhos de políticas públicas, com a seguinte descrição: “De forma permanente e contínua, estabelecer as diretrizes para a priorização concedida às pessoas com mobilidade reduzida no embarque em pontos e estações do sistema de transporte público coletivo (subsistemas convencional, suplementar e BRT) de Belo Horizonte, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade física como gestantes, pessoas com crianças de colo e/ou carrinho de bebê, crianças, pessoas idosas, pessoas com obesidade e pessoas com deficiência, em alinhamento com as metas 11.2 e 11.7 dos ODS.”¹⁵⁰

Outra ação importante que pode ser formulada para estar sob a responsabilidade de conselhos de políticas públicas: “De forma permanente e contínua, acompanhar como são operacionalizadas as diretrizes para a priorização concedida às pessoas com mobilidade reduzida no embarque em pontos e estações do sistema de transporte público coletivo (subsistemas convencional, suplementar e BRT) de Belo Horizonte, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade física como gestantes, pessoas com crianças de colo e/ou carrinho de bebê, crianças, pessoas idosas, pessoas com obesidade e pessoas com deficiência, em alinhamento com as metas 11.2 e 11.7 dos ODS, emitindo recomendações de ajustes à BHTrans, sempre que necessário”.¹⁵¹

Vamos agora a um exemplo de trânsito. No plano PPcD, uma das métricas utilizadas no cálculo do tempo de verde de um semáforo de pedestres é a velocidade de caminamento das pessoas com deficiência para atravessar uma rua.¹⁵² Essa métrica, inicialmente adotada no plano PPcD, para ser incorporada ao plano Pladu-BHTrans precisa levar em conta, também, as velocidades de todas as outras pessoas com mobilidade reduzida que, naturalmente, também têm direito à cidade. Nesse caso, no entanto, se forem cumpridos os requisitos de acessibilidade que garantirão uma travessia com autonomia e segurança (acessível, portanto) para cegos, cadeirantes, muletantes e surdocegos, atende-se a todas as pessoas, mesmo que sejam pessoas fora do universo das pessoas com deficiência (como pessoas adultas acompanhadas de crianças, pessoas idosas etc.). Assim, a adoção de

¹⁵⁰ Relembrando: ODS é a sigla dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.

¹⁵¹ Relembrando: ODS é a sigla dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.

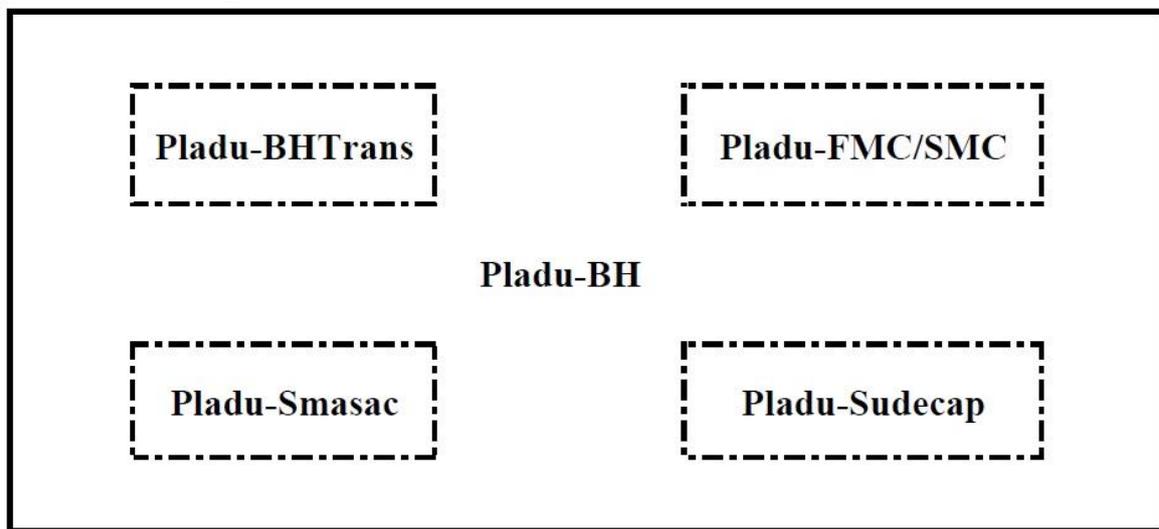
¹⁵² A métrica a ser adotada como imperativo legal é a velocidade de 0,4m/s. Sabe-se, entretanto, que ela não é utilizada em todas as interseções semaforizadas de Belo Horizonte pois, supostamente, traria “prejuízos à fluidez do trânsito”. Essa justificativa, no entanto, não tem amparo legal. Esse assunto é amplamente analisado na NTL n.º 17 - Sinalização semaforizada de trânsito.

Como viver junto na cidade

uma métrica que atende às pessoas com deficiência no plano PPcD, atende a toda a sociedade, podendo ser usada em muitos outros planos (de direitos das pessoas idosas, por exemplo).

Os planos setoriais, ilustrados na Figura 2, são os planos da BHTrans, da Smasac-BH, da FMC/SMC e da Sudecap.¹⁵³ Eles não têm interface uns com os outros, pois cada ação de cada plano é de responsabilidade de um único órgão, mesmo que alguma ação seja executada em parceria com outro órgão. Aqui consideramos que a parceria é um apoio e não uma corresponsabilidade na execução da ação. O conjunto de todos os planos setoriais da PBH, portanto, forma o Pladu-BH.

Figura 2 – Interfaces dos Pladu setoriais com o Pladu-BH



Fonte: elaboração própria

#PraCegoVer: a figura não precisa ser descrita por ser meramente ilustrativa do texto.

Nesse exemplo, é fácil concluir que Belo Horizonte não poderá ser considerada uma cidade acessível, que garante todos os direitos estabelecidos na legislação vigente, se as ações da SMC/FMC garantirem a existência de teatros acessíveis, com programações acessíveis a todas as pessoas, mas o transporte público e as calçadas não forem capazes de permitir que todas as pessoas cheguem com autonomia e segurança a esses teatros. Isso só será possível por meio de ações sob a responsabilidade da Sudecap, da BHTrans, da SMPU, da Urbel e da Smasac, que precisam constar dos planos setoriais desses órgãos.

¹⁵³ FMC é a sigla da Fundação Municipal de Cultura; SMC, da Secretaria Municipal de Cultura; Sudecap, da autarquia Superintendência de Desenvolvimento da Capital. Nesse exemplo, FMC e SMC têm um plano setorial unificado.

Como viver junto na cidade

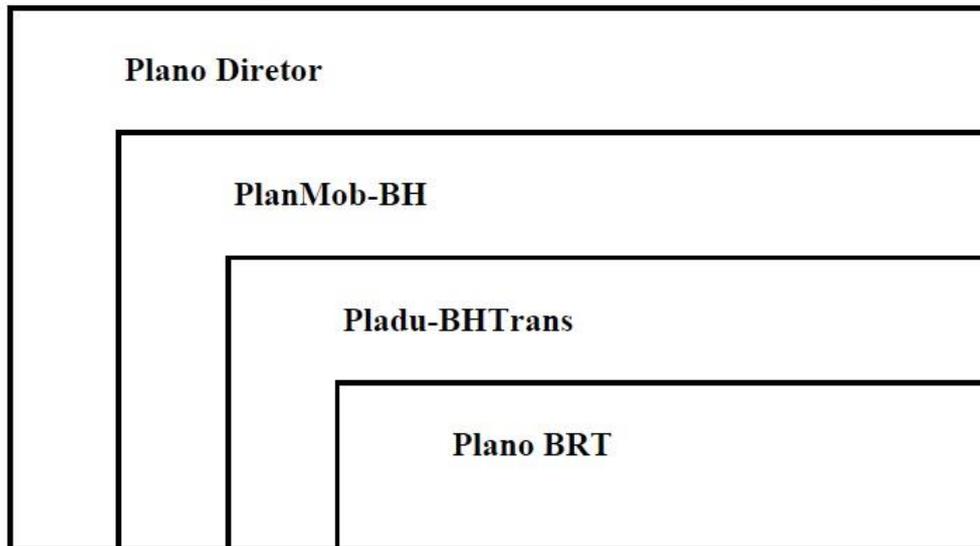
Como se vê, muitas são as interfaces e só um esforço coordenado de planejamento e gestão será capaz de superar as muitas dificuldades para Belo Horizonte ser uma cidade efetivamente inclusiva. Não se pode pretender que planos setoriais isolados cumpram essa lacuna. Vale aqui destacar uma importante ação conjunta de conselhos de políticas públicas e gestores da mobilidade da Região Metropolitana de Belo Horizonte que envolvem duas grandes categorias: pessoas idosas e pessoas com deficiência.¹⁵⁴ Trata-se da implantação do Cartão Eletrônico Metropolitano de Gratuidade (CMG). O CMG da Pessoa Idosa foi idealizado, de comum acordo, como o primeiro passo para se chegar ao CMG da Pessoa com Deficiência. Uma vez consolidado, ele seria, no futuro, considerado o primeiro passo para o alcance de uma integração tarifária plena entre todos os modos de transporte da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Apesar da determinação de emissão do cartão, em 2018, às empresas operadoras do transporte público coletivo de Belo Horizonte e da RMBH, esse cartão continua sendo apenas mais uma promessa.¹⁵⁵

A Figura 3, a seguir, ilustra as interfaces do Pladu-BHTrans com planos que não são, como os anteriores até aqui tratados, de política social.

¹⁵⁴ Trata-se de ação pactuada em reunião ocorrida na sede do CMDPD-BH em 28/03/2018. Os conselhos e órgãos presentes foram: Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Belo Horizonte (CMDPD-BH), Conselho Estadual de Defesa dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Minas Gerais (Conped-MG), Conselho Municipal do Idoso de Belo Horizonte (CMI-BH), Conselho Estadual da Pessoa Idosa de Minas Gerais (CEI-MG), Coordenadoria Especial de Apoio e Assistência à Pessoa com Deficiência de Minas Gerais (Caade-MG), Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte (Agência RMBH), Subsecretaria de Regulação de Transportes da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais (Setop-MG), BHTrans. A reunião contou, ainda, com a presença de professoras do Centro de Estudos Urbanos (Ceurb) da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas (Fafich) da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Relato conforme BH (2018d1).

¹⁵⁵ Conforme Resolução Conjunta de Governança Metropolitana n.º 001/2018 em BHTRANS et al. (2018e; 2018f).

Figura 3 – Interfaces do plano Pladu-BHTrans com outros planos de política urbana



Fonte: elaboração própria

#PraCegoVer: a figura não precisa ser descrita por ser meramente ilustrativa do texto.

O Plano BRT é o conjunto de ações, sob a responsabilidade da BHTrans, que pretende transformar o BRT em um sistema de transporte que atenda, plenamente, aos requisitos legais de acessibilidade. Ele toma como ponto de partida o diagnóstico elaborado pelo WRI em 2016 e as notas técnicas de acessibilidade n.º 3 e n.º 4, que dele derivam. Nessas notas os problemas de acessibilidade foram tratados na forma de oito desafios a serem superados.¹⁵⁶ Significa dizer que já estão reconhecidas e quantificadas as imperfeições de acessibilidade do sistema BRT, que devem compor o plano Pladu-BHTrans na forma de um Plano BRT. Esse plano deverá ser capaz de corrigir as imperfeições diagnosticadas não apenas nos serviços gerenciados pela BHTrans, mas também nas estações do BRT metropolitano, gerenciado pelo Governo do Estado de Minas Gerais, localizadas no município de Belo Horizonte.

Convém aqui destacar, para não pairarem dúvidas. O Plano BRT não deve contemplar, tão somente, os atuais corredores de BRT e suas estações de transferência.¹⁵⁷ Da mesma forma, o restante do plano Pladu-BHTrans precisa se ocupar de todo o serviço

¹⁵⁶ O diagnóstico, de inegável qualidade, permitiu a consolidação de um indicador único do sistema, resultado da medição de 92 diretrizes de acessibilidade, que por sua vez permite a elaboração de um plano de superação (o plano BRT).

¹⁵⁷ Destaque-se: o diagnóstico e os resultados do BRT IC não se limitam ao sistema gerenciado pela BHTrans, aplicando-se também ao sistema gerenciado pela Setop-MG dentro do limite geográfico de Belo Horizonte. No entanto, o sistema BRT que opera fora de Belo Horizonte, bem como todas as suas estações de integração, sequer foram objeto de diagnóstico.

Como viver junto na cidade

de transporte coletivo convencional, além da integralidade dos sistemas de transporte coletivo suplementar, de táxi, de transporte escolar. Não poderão ficar de fora do plano Pladu-BHTrans os pontos de conexão desses sistemas, como pontos de parada (com ou sem abrigos) e as estações de integração fora do BRT. No que se refere ao trânsito, o plano Pladu-BHTrans precisa tratar de circulação e parada, de estacionamento e de travessias (semaforizadas ou não).

Como na mobilidade urbana de Belo Horizonte há um grande passivo a ser transformado em acessível, uma das metas do plano deverá ser a de não mais aumentar esse passivo. Doravante, toda nova inauguração de serviço ou reforma de serviço existente precisa atender integralmente aos requisitos legais de acessibilidade tomando o desenho universal como regra de caráter geral. Caso contrário, as exceções vão-se transformando em regra e tentam se impor como uma suposta “adaptação razoável” que só é razoável como justificativa para tentar driblar os exigentes imperativos legais brasileiros.

Para que o desenho universal seja, como já determina expressamente a legislação federal vigente, assumido como um imperativo legal, e não como mera recomendação de “boa prática”, na instituição da política Padu-BH por decreto do prefeito de Belo Horizonte propomos que se determine:

Art.3º [...] §1º - Os **princípios do desenho universal** são os estabelecidos na NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

§2º - Desde a etapa de concepção, os projetos elaborados no município tomarão o **desenho universal como regra de caráter geral**, amparando-se nos requisitos de acessibilidade definidos na legislação vigente como referências de condições mínimas a serem observadas.

§3º - Nenhum novo serviço, equipamento ou edificação será inaugurado em Belo Horizonte sem atendimento pleno aos **princípios do desenho universal**.

§4º - A adaptação de todos os atuais serviços, equipamentos e edificações de Belo Horizonte para atendimento pleno aos **princípios do desenho universal** será executada, paulatinamente, preferencialmente até o ano de 2030, admitindo-se excepcionalmente dilação de prazo até o ano 2050, desde que previamente justificado e aprovado pela Prefeitura de Belo Horizonte, sendo expressamente proibida a realização de reformas físicas que diminuam os níveis de acessibilidade atualmente oferecidos.

.5º - Nas hipóteses em que comprovadamente o **desenho universal** não possa ser empreendido, poderá ser adotada, sempre de forma provisória, adaptação razoável que contenha a devida Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) e/ou de Registro de Responsabilidade Técnica (RRT) com

Como viver junto na cidade

projeto previamente aprovado pela Comissão Permanente de Acessibilidade de Belo Horizonte (CPA-BH).¹⁵⁸

O plano Pladu-BHTrans, como ilustrado na Figura 3, é parte integrante do PlanMob-BH que, por sua vez, faz parte do Plano Diretor de Belo Horizonte. Se espelharmos essa figura para o transporte metropolitano atualmente gerenciado pela Setop-MG, teremos um plano BRT metropolitano dentro de um Pladu-RMBH, que está contido no PlanMob-RMBH, que será parte do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH).¹⁵⁹ Se a Sumob/BHTrans e a Secretaria de Estado de Transporte e Obras Públicas de Minas Gerais (Seinfra-MG), em parceria com a Agência de Desenvolvimento da RMBH e o Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER-MG) passarem a planejar, operar e gerenciar a mobilidade urbana da forma como pactuaram em julho de 2018, certamente aumentam consideravelmente as chances de conseguirmos viver em uma cidade acessível para todos.¹⁶⁰ E não nos esqueçamos: a governança metropolitana da mobilidade urbana também dependerá da adesão da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), que opera o trem metropolitano da RMBH, e dos demais municípios da RMBH, em especial os há muito conurbados com Belo Horizonte, como Contagem.¹⁶¹

O plano Pladu-BH precisa ser, portanto, um amálgama de diversos planos setoriais como ferramenta para buscar uma cidade melhor. Assim fazendo, migra-se efetivamente da intersetorialidade para a interseccionalidade. Citemos o que ensinam Patricia Hill Collins e Sirma Bilge a respeito dessa característica muito falada e pouco executada:

¹⁵⁸ Apêndice 1 desta NTL n.º 2A - grifos não contidos na minuta de decreto.

¹⁵⁹ As interfaces de PlanMob-BH e PlanMob-RMBH foram apresentadas pela BHTrans na 10ª reunião do ObsMob-BH realizada em junho/2018. Aqui destacamos as medidas de interface do eixo acessibilidade universal: “Promover a renovação da frota do transporte público com veículos com acessibilidade universal”, “Desenvolver tecnologias de informação e comunicação que atendam às necessidades de todos os usuários do sistema de transporte coletivo, incluindo os idosos e as pessoas com deficiência” e “Adequar a acessibilidade interna e externa das estações de integração aos critérios de Desenho Universal” conforme BHTRANS (2018g3, slide 9),

¹⁶⁰ Esse pacto está formalizado no *Convênio de cooperação técnico-operacional* assinado em 5 de julho de 2018 conforme BHTRANS et al. (2018c).

¹⁶¹ A CBTU é o órgão federal responsável pela implantação, gestão e operação do sistema conhecido como “metrô de Belo Horizonte” por meio da Superintendência de Trens Urbanos de Belo Horizonte (CBTU/STU-BH). Em seu traçado atual esse sistema opera com 18 (dezoito) estações no município de Belo Horizonte e uma estação no município de Contagem.

Como viver junto na cidade

A Interseccionalidade investiga como as relações interseccionais de poder influenciam as relações sociais em sociedades marcadas pela diversidade, bem como as experiências individuais na vida cotidiana. Como ferramenta analítica, a interseccionalidade considera que as categorias de raça, classe, gênero, orientação sexual, nacionalidade, capacidade, etnia e faixa etária – entre outras – são inter-relacionadas e moldam-se mutuamente. A interseccionalidade é uma forma de entender e explicar a complexidade do mundo, das pessoas e das experiências humanas.¹⁶²

Concluimos este item afirmando que há evidências concretas de que é possível prosperar na construção de planos de políticas públicas em sintonia, uns com os outros, capazes de promover uma cidade para todas e todos. As interfaces aqui apresentadas são muitas e complexas, o que exige decisões firmes, elaboração de planos robustos e estabelecimento de monitoramento inovador.¹⁶³ A instituição da política Padu-BH é fundamental para que isso se concretize.

6.5 Indicadores do Pladu-BH¹⁶⁴

A construção de um plano municipal de acessibilidade com desenho universal, como plano de política pública que é, deve tomar como ponto de partida o diagnóstico da situação atual. No entanto, sabe-se que o diagnóstico da acessibilidade é ainda incompleto em Belo Horizonte. Isto, a despeito do diagnóstico da acessibilidade na mobilidade urbana vir sendo construído, passo a passo, há tempos.

Apesar desse longo processo de elaboração, convém aqui lembrar o que – todos – sabemos. A mobilidade urbana não vem sendo um fator de inclusão social nas cidades brasileiras em geral, incluindo Belo Horizonte, e nem é necessário ler uma nota técnica para essa constatação. Basta entrar em um ônibus do transporte coletivo e, quase sempre, não ver pessoas com deficiência lá dentro. Nesse mesmo veículo, basta observar como os degraus e as roletas dos ônibus constroem gestantes e pessoas obesas. Basta andar pelas ruas e constatar como são precárias as condições das calçadas, por vezes repletas de buracos e/ou de automóveis estacionados que colocam em risco a nossa vida. Basta ir a um

¹⁶² Conforme COLLINS, P.H. & BILGE, S. (2021, p.15-16). Acesse o verbete [interseccionalidade](#) da Biblioteca do Levante-BH para mais informações.

¹⁶³ Em paralelo com a elaboração desta NTL n.º 2A, está sendo organizada uma planilha em *Excel* com todas as atividades de acessibilidade de todos os planos setoriais e de metas da PBH. Com essa planilha pretendemos apoiar, inicialmente, a revisão do plano PPcD 2019 e a elaboração do plano PDPI 2022, podendo também servir para o aprimoramento/elaboração de outros planos setoriais de Belo Horizonte.

¹⁶⁴ Acesse também a NTL n.º 19 - Indicadores de acessibilidade.

Como viver junto na cidade

Shopping Center e observar como as vagas de estacionamento reservadas para pessoas idosas não são respeitadas. Basta ser mulher e saber que a importunação sexual será certa em determinadas condições. Basta reparar, numa tarde de final de mês, nas multidões de pessoas caminhando a pé para economizar pelo menos o valor de uma passagem. Basta querer e não poder usufruir de uma tarifa integrada entre distintos modos de transporte. Basta querer e não conseguir, mesmo se dispondo a pagar caro, usar o cartão de vale-transporte do ônibus no táxi lotação ou em uma bicicleta compartilhada.¹⁶⁵

A acessibilidade é amplamente tratada no PlanMob-BH 2030, que está em vigor como parte integrante do Plano Diretor de Belo Horizonte.¹⁶⁶ Ela está expressa nos objetivos de dois dos seus seis eixos e em 47 das 175 medidas nele propostas.¹⁶⁷ Os indicadores selecionados para acompanhar as atividades relacionadas com a acessibilidade no PlanMob-BH 2030, no entanto, são ainda insuficientes e há um longo caminho a ser trilhado antes que se possa, efetivamente, monitorá-lo.

Informações detalhadas sobre indicadores e metas de acessibilidade dos planos estudados para elaboração desta NTA n.º 2A devem ser consultadas na NTL n.º 19 – Indicadores de acessibilidade.¹⁶⁸ Desde já, no entanto, registre-se que já existem indicadores, com métricas consistentes e resultados apurados, que são robustos o suficiente para apoiar o monitoramento de ações já contidas (ou a serem incluídas) em planos de conselhos de políticas públicas e em planos de órgãos da burocracia municipal de Belo Horizonte. Para alguns, como o IAED¹⁶⁹ e o BRT-IC¹⁷⁰, já é possível formular propostas de metas a serem alcançadas, ano a ano, de 2022 até 2030.

¹⁶⁵ Essas afirmativas tomam como base as expressas em *paper* autoral de “contribuições para elaboração do texto de análise do objetivo 6” do ObsMob-BH conforme OLIVEIRA, M.F. (2015c).

¹⁶⁶ Formalmente, o PlanMob-BH passa a integrar o Plano Diretor apenas a partir de 2019. Até então, os dois planos eram publicados separadamente. Na última atualização de ambos o PlanMob-BH tornou-se o “Título XI – Da Mobilidade Urbana” do Plano Diretor aprovado pela Lei n.º 11.181/2019 conforme BH (2019c12; 2019c15).

¹⁶⁷ Esses dois eixos são: 1) Mobilidade Ativa, 2) Acessibilidade Universal.

¹⁶⁸ Essa NTL toma com ponto de partida as versões iniciais da NTA n.º 5 e a NTA n.º 6A (OLIVEIRA, M.F., 2018p) e a NTA n.º 6B (OLIVEIRA, M.F., 2019b1).

¹⁶⁹ IAEDtc - índice de acessibilidade do embarque/desembarque da frota de transporte coletivo (convencional e suplementar) de Belo Horizonte

¹⁷⁰ BRT IC - índice de conformidade com a acessibilidade do sistema BRT de Belo Horizonte.

Como viver junto na cidade

Para que a definição de indicadores e metas sejam tratados como uma obrigação dos gestores municipais e não como mera recomendação ou necessidade, na instituição da Padu-BH por decreto do prefeito de Belo Horizonte propomos que se determine:

Art.4º [...] §2º - Toda secretaria, autarquia, empresa e fundação municipal da Prefeitura de Belo Horizonte publicará, no prazo de dez meses contado na publicação deste decreto, seu próprio plano de acessibilidade com desenho universal com **metas** anuais pelo menos até o ano de 2030 e com **indicadores** para monitoramento da garantia de uma cidade para todas as pessoas.

[...] §5º - O Observatório de Direitos Humanos de Belo Horizonte (ODH-BH) fará o monitoramento do Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BH) com atualização permanente de seus **indicadores** e prestação pública de contas pelo menos bianual, propondo a inclusão de **indicadores-chaves** no Sistema de Monitoramento dos Indicadores dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) de Belo Horizonte.¹⁷¹

7 Considerações finais

Em 2018, quando foi concluída a NTA n.º 5D, muitas eram as razões para se acreditar que um novo plano de acessibilidade poderia, em breve, ser concluído e instituído em Belo Horizonte.¹⁷² No entanto, não foi o que aconteceu.

Parte desse insucesso pode ser creditado ao frágil controle social brasileiro, que se deteriorou após 2016. O *impeachment* da primeira mulher eleita presidente do Brasil e a posse imediata na Presidência da República de um vice rancoroso, seguido da posse em 2018 de um presidente – eleito – que desdenha dos direitos humanos e da necessidade de combater desigualdades sociais são fatos. Eles deixaram – como continuam deixando – marcas indeléveis na democracia. Um documentário brasileiro lançado em 2019 no *Museum of Modern Art* (MoMA) de Nova York retrata bem esse momento. Seu título não poderia ser mais apropriado: “Democracia em vertigem”.¹⁷³

Parte desse insucesso pode também ser creditado à pandemia de coronavírus iniciada em 2020 e, até o momento, ainda não debelada. Parte também pode ser creditado a uma mudança institucional na gestão da BHTrans em 2021.¹⁷⁴ Essa pandemia provocou, e

¹⁷¹ Apêndice desta NTA n.º 2A – grifos não contidos na minuta de decreto.

¹⁷² Essas razões estão listadas, uma a uma, em OLIVEIRA, M.F. (2018h, p.24-25).

¹⁷³ DEMOCRACIA (2019).

¹⁷⁴ Isso é tratado na parte inicial do relatório final da pesquisa.

Como viver junto na cidade

certamente continuará provocando, muitas mudanças na gestão da mobilidade urbana, mundo afora. Por hora, ninguém ainda pode antecipar a amplitude de seus efeitos, para o bem e para o mal. Certo é, apenas, que aqueles que acreditam que as cidades podem e devem ser efetivamente inclusivas, como contemporâneos que são, permanecerão vigilantes na garantia e ampliação de direitos.¹⁷⁵

Como se viu, o que aqui se propõe é a elaboração de planos setoriais de acessibilidade com desenho universal por parte de todos os órgãos (secretarias, empresas, autarquias e fundações) da PBH. Esses planos, uma vez consolidados, formarão um *Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BH)*. É com a intenção de tornar obrigatória a sua elaboração que aqui propomos a edição de um instrumento legal (um decreto municipal) que estabeleça esse plano como um produto da *Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH)*.¹⁷⁶

A construção de um plano de acessibilidade, por si só, nunca será capaz de fazer com que uma cidade seja acessível para todos. No entanto, sem um plano as chances de isso acontecer reduzem consideravelmente. Ter um plano elaborado significa forçar a máquina burocrática a ser mais eficaz, eficiente e efetiva. Da mesma forma, se ficarmos elaborando e reelaborando um plano, em busca de construir algo perfeito, sem apresentá-lo à cidade, corremos o risco de nunca o terminar.¹⁷⁷ Para que o controle social seja estimulado e os gestores municipais tenham prazos a cumprir, na instituição da Padu-BH por decreto do prefeito de Belo Horizonte propomos que se determine:

Art.4º [...] §3º - A adaptação de todos os atuais serviços, equipamentos e edificações de Belo Horizonte para atendimento pleno aos princípios do desenho universal será executada, paulatinamente, preferencialmente **até o ano de 2030**, admitindo-se excepcionalmente dilação de **prazo até o ano 2050**, desde que previamente justificado e aprovado pela Prefeitura de Belo Horizonte, sendo expressamente proibida a realização de reformas físicas que diminuam os níveis de acessibilidade atualmente oferecidos.

¹⁷⁵ Tomamos aqui o conceito “O que é o contemporâneo” de AGAMBEN (2009b).

¹⁷⁶ Apêndice 1 desta NTL n.º 2A.

¹⁷⁷ É o que nos ensina Ítalo Calvino ao descrever a cidade de Fedora em CALVINO, I. (2009, p.32-33).

Como viver junto na cidade

Art.5º [...] §2º - Toda secretaria, autarquia, empresa e fundação municipal da Prefeitura de Belo Horizonte publicará, **no prazo de dez meses** contado na publicação deste decreto, seu próprio plano de acessibilidade com desenho universal com metas anuais pelo menos até o ano de 2030 e com indicadores para monitoramento da garantia de uma cidade para todas as pessoas.

§4º - O Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BH) será publicado no Diário Oficial do Município **no prazo de um ano** contado na publicação deste decreto.

§5º - O Observatório de Direitos Humanos de Belo Horizonte (ODH-BH) fará o monitoramento e o aprimoramento do Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BH) com prestação pública de contas **pelo menos bi-anual** e proporá a inclusão de indicadores-chaves no Sistema de Monitoramento dos Indicadores dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) de Belo Horizonte.¹⁷⁸

Ter um plano pronto, como o que aqui se propõe, com o compromisso de atualizá-lo permanentemente e prestar contas periodicamente, significa oferecer instrumentos à sociedade civil e aos órgãos de controle. Um plano permite cobrar aquilo que os governos têm a obrigação legal de fazer e anunciam que farão, mas muitas vezes não fazem. Vale aqui citar o que alertaram nossos patrícios portugueses em 2013 sobre o processo de elaboração do plano *Anda Lisboa!*:

O que a experiência de Lisboa – e de muitas outras cidades – demonstra é que sem um Plano é difícil ou impossível planejar mudanças fundamentais, programar financiamentos, tirar partido de oportunidades e prevenir o agravamento da situação. Sem um Plano, a CML [Câmara Municipal de Lisboa] apenas pode reagir de uma forma casuística, e numa cidade como Lisboa essa reacção será sempre menos eficiente e muito mais onerosa.¹⁷⁹

Para concluir, é importante aqui destacar o que os movimentos sociais brasileiros que atuam na garantia de direito à acessibilidade na mobilidade urbana esperam poder, em breve, comemorar. Trata-se da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) n.º 19/2014, conhecida como *PEC da Acessibilidade*. Consultando a sua tramitação, constata-se que em setembro de 2021 o Senado Federal aprovou a *PEC da Acessibilidade* e, em seguida, encaminhou-a à Câmara dos Deputados.¹⁸⁰ Pela proposta, o art. 5º da Constituição Federal passará a garantir a inviolabilidade dos direitos à acessibilidade e à mobilidade, no mesmo

¹⁷⁸ Apêndice desta NTA n.º 5E – grifos não contidos na minuta de decreto.

¹⁷⁹ LISBOA (2013a, p.9).

¹⁸⁰ Conforme BRASIL (2014s). O texto proposto é: “Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à acessibilidade, à mobilidade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...]”.

Como viver junto na cidade

patamar da inviolabilidade dos direitos já garantidos à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade. Essa PEC será em breve votada na Câmara dos Deputados.

A aprovação e promulgação da *PEC da Acessibilidade* – que certamente acontecerá – significará mais um passo na consolidação de dois direitos (à acessibilidade e à mobilidade) que passarão a ter *status* constitucional. Vale lembrar que desde 2015 os brasileiros já têm o transporte garantido como um direito social constitucional, por força da Emenda Constitucional n.º 90/2015.¹⁸¹

Parece-nos, portanto, bastante oportuno que o prefeito de Belo Horizonte edite um decreto instituindo a *Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH)*. Essa é a proposição central desta NTL n.º 2A que, em junho de 2022, passa a compor o relatório da pesquisa *Como viver junto na cidade*. Trata-se do primeiro produto do pós-doutorado de Marcos Fontoura de Oliveira apresentado à professora Rosário Macário - Superior Técnico da Universidade de Lisboa, que supervisiona a pesquisa. Ao decidir instituir a Padu-BH, os tomadores de decisão da PBH aproveitarão uma janela de oportunidades (*policy window*) para enfrentar um problema de difícil solução (*wicked problem*).¹⁸²

Desde já propomos uma frase, ajustada de uma contida no plano PPcD 2019, para constar em um *release* anunciando o decreto de instituição da política Padu-BH: “É com muito orgulho que a Prefeitura de Belo Horizonte apresenta este plano com a decisão de que ele concretize o direito à acessibilidade com desenho universal em Belo Horizonte, sendo um catalizador da efetivação dos direitos de todas as pessoas, em especial das pessoas com mobilidade reduzida e/ou em situação de vulnerabilidade social.”¹⁸³

¹⁸¹ BRASIL (2015e).

¹⁸² Esses e outros referenciais teóricos são apresentados na parte inicial do relatório final da pesquisa.

¹⁸³ Afirmação original: “É com muito orgulho que a Prefeitura de Belo Horizonte apresenta este Plano com a intenção de que ele que possa ser o ponto de partida para orientar uma nova visão sobre as políticas para as pessoas com deficiência e ser um catalizador da efetivação dos seus direitos” conforme BH (2019d10-anexo).

REFERÊNCIAS¹⁸⁴

ABNT (2010a): ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 26000: Diretrizes sobre responsabilidade social / Guidance on social responsibility*. 1.ed. Rio de Janeiro: ABNT, 2010. 110p.

ABNT (2015a): ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos / Accessibility to buildings, equipment and the urban environment*. 3.ed. (11.09.2015 – validade 11.10.2015). Rio de Janeiro: ABNT, 2015. 148p.

AGAMBEN, G. (2009b): AGAMBEN, Giorgio. O que é o contemporâneo? In: _____. *O que é o contemporâneo? e outros ensaios*. Tradução: Vinícius Nicastro Honesko. Chapecó: Argos, 2009. p.55-73.

AME (2017a): AMIGOS METROVIÁRIOS DOS EXCEPCIONAIS- AME. Home page. *Norma NBR 9050 é revisada pela ABNT e disponibilizada na internet*. 23 jul. 2017.

ANTP et al. (2011c): ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP); Conselho Estadual para Diminuição dos Acidentes de Trânsito e Transportes (CEDATT); Instituto de Engenharia (IE). *Década de ação pela segurança no trânsito 2011-2020: proposta para o Brasil para redução de acidentes e segurança viária*. São Paulo: ANTP, 5 maio 2011.

ARENDT (1993a2): ARENDT, Hannah. Será que a política ainda tem de algum modo um sentido? Tradução: Fernando Rodrigues. In: _____. *A dignidade da política: ensaios e conferências*. 2.ed. Organização: Antônio Abranches. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1993. p.117-122.

BH (2011c): BELO HORIZONTE. Prefeitura. Lei n.º 10.134, de 18 de março de 2011. Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana. *Diário Oficial do Município – DOM*, Belo Horizonte, edição n.º 3788, 19 mar. 2011.

BH (2011k): BELO HORIZONTE. Prefeitura. Decreto n.º 14.374, de 15 de abril de 2011. Institui o Observatório de Direitos Humanos – ODH de Belo Horizonte, cria o Grupo de Trabalho que menciona, e dá outras providências. *Diário Oficial do Município – DOM*, Belo Horizonte, 16 de abril de 2011.

BH (2016g): BELO HORIZONTE. Prefeitura. Decreto n.º 16.363, de 4 de julho de 2016. Institui o Selo de Acessibilidade para o Comércio no Município de Belo Horizonte, e dá outras providências. *Diário Oficial do Município – DOM*, Belo Horizonte, edição n.º 5081, 5 de Julho de 2016.

BH (2016m4): BELO HORIZONTE. Prefeitura. Secretaria Municipal de Políticas Sociais. Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência (CMDPD-BH). Resolução CMDPD-BH n.º 01/2016, de 1º de novembro de 2016 [para “Aprovar as Diretrizes para o Plano Municipal de Promoção e Inclusão da Pessoa com Deficiência”]. *Diário Oficial do Município - DOM*, Belo Horizonte, edição n.º 5186, 11 de novembro de 2016. 1p.

¹⁸⁴ Todas as referências aos documentos citados na *série NTL* fazem parte da Biblioteca do Levante-BH (assim como, no passado, fizeram parte dos dados abertos do SisMob-BH). Em sua grande maioria, são documentos com endereço eletrônico informado na própria biblioteca e/ou em arquivos que podem ser remetidos, a pedido, a qualquer interessado. Aqui, por uma escolha exclusivamente estética, omitimos esses endereços.

Como viver junto na cidade

BH (2017c4): BELO HORIZONTE. Prefeitura. *Contrato de metas e desempenho 2017 – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A.* Vigência: 01/08/17 a 31/01/18. Belo Horizonte, [2017]. 3p.

BH (2017g7): BELO HORIZONTE. Prefeitura. Home page. Notícias. *Conselho da Pessoa com Deficiência toma posse em BH.* Belo Horizonte, 5 dez. 2017.

BH (2018c2): BELO HORIZONTE. Prefeitura. Gabinete do Prefeito. Assessoria de Apoio e Protocolo. *e-mail para secretários municipais [encaminha, anexo, ofício do MDH].* Belo Horizonte, 4 de janeiro de 2018. 1p.

BH (2018d1): BELO HORIZONTE. Prefeitura. Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania (Smasac). Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência - CMDPD/BH. *Relato de reunião conjunta de conselhos de políticas públicas e órgãos públicos sobre a instituição do CMG.* Belo Horizonte, 28 de março de 2018. 1p.

BH (2018e4): BELO HORIZONTE. Prefeitura. *Contrato de metas e desempenho 2018 - Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A.* Metas: 04/04/18 a 31/01/19 – vigência: 01/04/18 a 31/12/20. Belo Horizonte, [2018]. 7p.

BH (2019b4): BELO HORIZONTE. Prefeitura. Home page. Planejamento. Planejamento e Orçamento. Indicadores. Indicadores ODS. *Sistema local de monitoramento dos indicadores ODS de Belo Horizonte.* Belo Horizonte, 20 dez. 2019.

BH (2019c9): BELO HORIZONTE. Prefeitura. Decreto n.º 17.135, de 11 de julho de 2019. Estabelece a Agenda 2030 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas como referência para o planejamento de médio e longo prazo das políticas públicas municipais. *Diário Oficial do Município – DOM*, Belo Horizonte, edição n.º 5812, 12 de julho de 2019.

BH (2019c12): BELO HORIZONTE. Prefeitura. Gabinete do Prefeito. Lei n.º 11.181, de 8 de agosto de 2019. Aprova o Plano Diretor do Município de Belo Horizonte e dá outras providências. *Diário Oficial do Município – DOM*, Belo Horizonte, edição n.º 5.832, 9 de agosto de 2019.

BH (2019c15): BELO HORIZONTE. Título XI – Da Mobilidade Urbana. Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH). In: BELO HORIZONTE. Prefeitura. Gabinete do Prefeito. Lei n.º 11.181, de 8 de agosto de 2019. Aprova o Plano Diretor do Município de Belo Horizonte e dá outras providências. *Diário Oficial do Município – DOM*, Belo Horizonte, edição n.º 5.832, 9 de agosto de 2019.

BH (2019c20): BELO HORIZONTE. Prefeitura. *Contrato de metas e desempenho 2019-2020 – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A.* Vigência: 01/04/19 a 31/12/20. Belo Horizonte, [2019]. 4p.

BH (2019d10-anexo): BELO HORIZONTE. Prefeitura. Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania (Smasac). Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Belo Horizonte (CMDPD-BH). Plano Municipal de Políticas para Pessoa com Deficiência (PPcD). Belo Horizonte, 2019. [67p.]. In: _____. Resolução CMDPD-BH n.º 06/2019, de 9 de dezembro de 2019. Dispõe sobre o Plano Municipal de Políticas para Pessoa com Deficiência. *Diário Oficial do Município – DOM*, Belo Horizonte, edição n.º 5916, 11 de dezembro de 2019.

Como viver junto na cidade

BH (2019d17-anexo): BELO HORIZONTE. Prefeitura. Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania (Smasac). Conselho Municipal dos Direitos da Mulher de Belo Horizonte (CMDM-BH). Plano Municipal de Equidade de Gênero. Belo Horizonte, 2019. 51p. In: _____. Resolução CMDM-BH n.º 03/2019, de 9 de dezembro de 2019. Dispõe sobre o Plano Municipal de Equidade de Gênero. *Diário Oficial do Município – DOM*, Belo Horizonte, edição n.º 5916, 11 de dezembro de 2019.

BH (2020c31): BELO HORIZONTE. Prefeitura. Gabinete do prefeito. *Solicitação de acesso à Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa – Ebapi*. Belo Horizonte, 27 ago. 2020. 1p.

BH (2020d10): BELO HORIZONTE. Prefeitura. Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania (Smasac). *Ofício SMASAC/GP n.º 005/2020 [ao prefeito de Belo Horizonte]*. Belo Horizonte, 10 jan. 2020. 1p.

BH (2021c4a): BELO HORIZONTE. Prefeitura. *Plano de metas 2021-2024*. Belo Horizonte, 30 abr. 2021. [99p.].

BH (2021c18): BELO HORIZONTE. Prefeitura. *Contrato de metas e desempenho 2021 – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A.* Vigência: 01/04/21 a 31/03/22. Belo Horizonte, [2021]. 5p.

BH (2021c19): BELO HORIZONTE. Prefeitura. *Contrato de metas e desempenho 2021 – Secretaria Municipal de Assistência Social, Segurança Alimentar e Cidadania*. Vigência: 01/04/21 a 31/03/22. Belo Horizonte, [2021]. 7p.

BH (2021c20): BELO HORIZONTE. Prefeitura. Contrato de metas e desempenho 2019-2020 – Secretaria Municipal de Cultura – SMC / Fundação Municipal de Cultura – FMC. Vigência: 01/04/21 a 31/12/2022. Belo Horizonte, [2021]. 5p.

BHTRANS (1998a): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A – BHTRANS. Gerência de Marketing e Comunicação – GECOM. *Release – Prefeitura lança Plano de Acessibilidade Física de BH e apresenta novo padrão de Ônibus do BHBus*. Belo Horizonte, 15 jul. 1998. 1p.

BHTRANS (2015x): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. *Acessibilidade Para Todos - Seminário Internacional em BH discute uma cidade acessível para todos*. Belo Horizonte: BHTrans, 14 ago. 2015.

BHTRANS (2015z): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A – BHTRANS. Home page. *4ª Reunião do Observatório da Mobilidade Urbana de BH*. Belo Horizonte: BHTrans, novembro 2015. (convite/programação/apresentações).

BHTRANS (2017n2): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Diretoria de Planejamento - DPL. Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH. *Apresentação sobre o histórico do PlanMob-BH*. Belo Horizonte, 12 jul. 2017. 27 slides.

BHTRANS (2017n3a): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Diretoria de Planejamento - DPL. Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH. *Apresentação sobre o Plano de Implantação, Gestão e Monitoramento*. Belo Horizonte, 12 jul. 2017. 30 slides.

Como viver junto na cidade

BHTRANS (2017n3b): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH. *Revisão 2015 - Relatório Plano de Implantação, gestão e monitoramento.* Belo Horizonte, abril 2017. 174p.

BHTRANS (2017n4): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Diretoria de Planejamento - DPL. Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH. *Apresentação da PBH sobre o PPAG.* Belo Horizonte, 12 jul. 2017. 9 slides.

BHTRANS (2017n5): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Diretoria de Planejamento - DPL. Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH. *Apresentação do ITDP-Monitoramento e avaliação do PlanMob-BH - Autor: Bernardo Serra.* Belo Horizonte, 12 jul. 2017. 11 slides.

BHTRANS (2017n6): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Diretoria de Planejamento - DPL. Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH. *Apresentação do Nossa BH sobre o Plano de Trabalho do ObsMob.* Belo Horizonte, 12 jul. 2017. 11 slides.

BHTRANS (2017n7): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Diretoria de Planejamento - DPL. Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH. *Planilha com os indicadores que foram selecionados pelos grupos no trabalho em grupo [filtro aplicado: todos em "escolhido" para alcançar 91 indicadores].* Belo Horizonte, 12 jul. 2017. (planilha).

BHTRANS (2017n8): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Diretoria de Planejamento - DPL. Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - ObsMob-BH. *Planilha com os indicadores que foram selecionados pelos grupos no trabalho em grupo [filtro aplicado em "eixo": acessibilidade universal+cidade sustentável para alcançar 14 indicadores].* Belo Horizonte, 12 jul. 2017. (planilha).

BHTRANS (2017n10): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. *Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH. Revisão 2015 - Relatório Diagnóstico.* Belo Horizonte, abril 2017. 278p.

BHTRANS (2017n11): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. *Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH. Revisão 2015 - Relatório Plano de Gestão da Demanda e Melhoria da Oferta.* Belo Horizonte, maio 2017. 212p.

BHTRANS (2017n12): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Home page. Informações. PlanMob. Documentos. *Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (PlanMob-BH 2030) - Relatório síntese.* Belo Horizonte, maio 2017. 80p.

BHTRANS (2018c1): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S/A - BHTRANS. *Projetos PBH.* Belo Horizonte, 15 de fevereiro de 2018. 69 slides.

Como viver junto na cidade

BHTRANS (2018c6): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. *Ata da 343ª reunião extraordinária Diretoria Executiva*. Belo Horizonte, 17 de abril de 2018. 4p. + anexos (17p.).

BH (2018e4): BELO HORIZONTE. Prefeitura. *Contrato de metas e desempenho 2018 – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S.A. Metas: 04/04/18 a 31/01/19 – vigência: 01/04/18 a 31/12/20*. Belo Horizonte, [2018]. 7p.

BHTRANS (2018g3): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Home page. 10ª Reunião do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. *Apresentação sobre Interfaces PlanMob-BH e o Plano de Mobilidade Metropolitano*. Belo Horizonte, 18 de junho de 2018. 11 slides.

BHTRANS (2018g4): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Home page. 10ª Reunião do Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. *Apresentação sobre o PlanMob-BH 2030 - Status Maio/18*. Belo Horizonte, 18 de junho de 2018. 45 slides.

BHTRANS (2018h2): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A - BHTRANS. Diretoria de Ação Regional e Operação - DRO. *Proposta de promoção da acessibilidade nas competências da BHTrans*. Belo Horizonte, 16 de abril de 2018. (planilha).

BHTRANS et al. (2018c): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A (BHTRANS); SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS (SETOP-MG); DEPARTAMENTO DE EDIFICAÇÕES E ESTRADAS DE RODAGEM DE MINAS GERAIS (DEER-MG); AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE (AGÊNCIA RMBH). *Convênio de cooperação técnico-operacional que entre si celebram a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTrans, o Estado de Minas Gerais, por meio da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais - Setop/MG, o Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais - DEER/MG e a Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte - Agência RMBH*. Belo Horizonte, 5 de julho de 2018. 4p.

BHTRANS et al. (2018e): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A (BHTRANS); SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS (SETOP-MG). Resolução Conjunta de Governança Metropolitana n.º 001/2018. Institui o Cartão Metropolitano de Gratuidade (CMG) da Pessoa Idosa, destinado às pessoas com 65 (sessenta e cinco) anos ou mais, usuárias dos serviços não seletivos e não especiais dos sistemas de transporte público coletivo urbano de passageiros gerenciados pela Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A (BHTRANS) e pela Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas do Estado de Minas Gerais (Setop-MG). *Minas Gerais – Diário Oficial do Estado de Minas Gerais (DOEMG)*, Belo Horizonte, 5 de julho de 2018. p.23.

BHTRANS et al. (2018f): EMPRESA DE TRANSPORTES E TRÂNSITO DE BELO HORIZONTE S.A (BHTRANS); SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS (SETOP-MG). Resolução Conjunta de Governança Metropolitana n.º 001/2018. Institui o Cartão Metropolitano de Gratuidade (CMG) da Pessoa Idosa, destinado às pessoas com 65 (sessenta e cinco) anos ou mais, usuárias dos serviços não seletivos e não especiais dos sistemas de transporte público coletivo urbano de passageiros

Como viver junto na cidade

gerenciados pela Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A (BHTRANS) e pela Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas do Estado de Minas Gerais (Setop-MG). *Diário Oficial do Município – DOM*, Belo Horizonte, edição n.º 5569, 12 de julho de 2018.

BID (2021): BANCO INTERAMERICANO DE DESAROLLO – BID. *Las ciudades como espacios de oportunidades para todos: cómo construir espacios públicos para personas con discapacidad, niños y mayores*. Autores: Nora Libertun de Duren et al. s.l.: Nora Libertun de Duren, 2021. 308p.

BOARETO, R. (2022): BOARETO, Renato. *Sobre o Brasil Acessível*. São Paulo, 24 jan. 2022. 1p. (e-mail).

BRASIL (1988a): BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, 5 de outubro de 1988. *Diário Oficial da União- DOU*, Brasília, 5 out. 1988. p.1-32.

BRASIL (1989a): BRASIL. Lei n.º 7.853, de 24 de outubro de 1989. Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. *Diário Oficial – DOFC*, Brasília, 25 out. 1999. p.1920.

BRASIL (1999a): BRASIL. Decreto n.º 3.298, de 20 de dezembro de 1999. Regulamenta a Lei n.º 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências. *Diário Oficial – D.O.*, Brasília, 21 dez. 1999. p.10.

BRASIL (2000a): BRASIL. *Lei n.º 10.098/2000, de 19 de dezembro de 2000*. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. *Diário Oficial Eletrônico – DO*, Brasília, 20 dez. 2000. p.2. [conhecida como "Lei da promoção da acessibilidade"].

BRASIL (2000b): BRASIL. *Lei n.º 10.048/2000, de 8 de dezembro de 2000*. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. *Diário Oficial Eletrônico – DO*, Brasília, 9 nov. 2000. p.1.

BRASIL (2000c): BRASIL. Ministério dos Transportes - MT. Secretaria de Desenvolvimento - SEDES. Departamento de Desenvolvimento Institucional e Tecnológico - DDIT. *A atuação do Ministério dos Transportes na mobilidade da pessoa portadora de deficiência*. Brasília, janeiro 2000. 31p.

BRASIL (2001a): BRASIL. Lei n.º 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências (Estatuto da Cidade). *Diário Oficial da União – DOU*, Brasília, 11 jul. 2021. p.1.

BRASIL (2003b): BRASIL. Lei n.º 10.741/2003, de 1º de outubro de 2003. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. *Diário Oficial da União – DOU*, Brasília, 3 out. 2003. p.1.

Como viver junto na cidade

BRASIL (2004a): BRASIL. Decreto n.º 5.296, de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis n.º 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. *Diário Oficial da União – DOU*, Brasília, 3 dez. 2004. p.5.

BRASIL (2004d): BRASIL. Ministério das Cidades - MCidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. Manual de atendimento adequado às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade*. Brasília: MCidades, novembro 2004. 28p.

BRASIL (2006c): BRASIL. Ministério das Cidades - MCidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana*. Brasília: MCidades, 2006. caderno n.1 – Atendimento adequado às pessoas com deficiência. 60p.

BRASIL (2006d): BRASIL. Ministério das Cidades - MCidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana*. Brasília: MCidades, 2006. caderno n.2 – Construindo a cidade acessível. 167p.

BRASIL (2006e): BRASIL. Ministério das Cidades - MCidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana*. Brasília: MCidades, 2006. caderno n.3 – Implementação do Decreto n.º 5.296/2004 para construção da cidade acessível. 114p.

BRASIL (2006f): BRASIL. Ministério das Cidades - MCidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana*. Brasília: MCidades, 2006. caderno n.4 – Implementação de políticas municipais de acessibilidade. 40p.

BRASIL (2006g): BRASIL. Ministério das Cidades - MCidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana*. Brasília: MCidades, 2006. caderno n.5 - Implementação de sistemas de transporte acessíveis. 86p.

BRASIL (2006h): BRASIL. Ministério das Cidades - MCidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana*. Brasília: MCidades, 2006. caderno n.6 – Boas práticas de acessibilidade. 88p.

BRASIL (2006n): BRASIL. Ministério das Cidades - MCidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Gestão integrada da mobilidade urbana: curso de capacitação*. Brasília: MCidades, 2006. 164p.

BRASIL (2006j1): BRASIL. Ministério das Cidades - MCidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana*. Brasília: MCidades, 2006. n.p. (prospecto com CD-ROM).

BRASIL (2006j2): BRASIL. Ministério das Cidades - MCidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Brasil Acessível – Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana*. Brasília: MCidades, 2006. n.p. (folder).

Como viver junto na cidade

BRASIL (2008c2): BRASIL. Presidência da República. Secretaria Especial dos Direitos Humanos. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - CORDE. Sistema Nacional de Informações sobre Deficiência - Sicomde. *Acessibilidade - Legislação Federal*. Compilado e organizado por: Niusarete Margarida de Lima. Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos, 2008. 264p.

BRASIL (2008d): BRASIL. Senado Federal. Decreto Legislativo (DLG) n.º 186, de 9 de julho 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. *Diário Oficial da União – DOU*, Brasília, 10 jul. 2008.

BRASIL (2009b): BRASIL. Decreto n.º 6.949, de 25 de agosto de 2009. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. *Diário Oficial da União – DOU*, Brasília, 26 ago. 2009. p.3.

BRASIL (2011b): BRASIL. Lei n.º 12.527, de 18 de novembro de 2011. Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei no 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei no 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei no 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências [conhecida como *Lei de Acesso à Informação – LAI* ou *Lei Brasileira de Acesso à Informação*]. *Diário Oficial da União - DOU*, 18 nov. 2011. p.1.

BRASIL (2011c): BRASIL. Decreto n.º 7.612, de 17 de novembro de 2011. Institui o Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - Plano Viver sem Limite. *Diário Oficial da União - DOU*, Brasília, 18 nov. 2011. p.12.

BRASIL (2012a1): BRASIL. Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n.ºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis n.ºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. *Diário Oficial da União – DOU*, Brasília, 4 jan. 2012. p.1.

BRASIL (2014s): BRASIL. Senado Federal. Proposta de Emenda à Constituição (PEC) n.º 19, de 2014 – PEC da Acessibilidade. *Diário do Senado Federal*, Brasília, 5 jun. 2014.

BRASIL (2015a): BRASIL. Lei n.º 13.146, de 6 de julho de 2015. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). *Diário Oficial da União - DOU*, Brasília, 7 jul. 2015. p.2-11.

BRASIL (2015e): BRASIL. Emenda Constitucional n.º 90, 15 de setembro de 2015. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. *Diário Oficial da União – DOU*, Brasília, 19 set. 2015. p.1.

BRASIL (2017n): BRASIL. Ministério dos Direitos Humanos (MDH). Secretaria Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência (SNDPD). *Ofício-Circular n.º 1/2017/SEI/SNDPD/MDH*. Brasília, 18 de dezembro de 2017. 3p.

BRASIL (2017q): BRASIL. Lei n.º 13.466 de 12 de julho de 2017. Altera os arts. 3º, 15 e 71 da Lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003, que dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. *Diário Oficial da União – DOU*, Brasília, 13 jul. 2017. p.1.

Como viver junto na cidade

BRASIL (2018v): BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Social – MDS. *Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa – Caminho para o envelhecimento ativo, saudável, cidadão e sustentável – Processo de integração de políticas públicas para que comunidades e cidades se tornem mais amigas da pessoa idosa*. Brasília, 2018. 33p.

BRASIL (2018x): BRASIL. Decreto n.º 9.328, de 3 de abril de 2018. Institui a Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa. *Diário Oficial da União – DOU*, Brasília, 4 abr. 2018. p.12.

BRASIL (2019m): BRASIL. Decreto n.º 9.921, de 18 de julho de 2019. Consolida atos normativos editados pelo Poder Executivo federal que dispõem sobre a temática da pessoa idosa. *Diário Oficial da União – DOU*, Brasília, 19 jul. 2019. p.6.

BRASIL (2021n): BRASIL. Lei n.º 14.230, de 25 de outubro de 2021. Altera a Lei n.º 8.429, de 2 de junho de 1992, que dispõe sobre improbidade administrativa. *Diário Oficial da União – DOU*, Brasília, 26 out. 2021. p.12.

BRASIL (2019r): BRASIL. Câmara dos Deputados. Home page. *Projeto de Lei n.º 5628, de 23 de outubro de 2019*. Altera a Lei n.º 10.741, de 1º de outubro de 2003, e a Lei n.º 10.048, de 8 de novembro de 2000, para redefinir a idade de classificação como pessoa idosa para 65 (sessenta e cinco) anos. Brasília, 2019.

CALVINO, I. (2009a2): CALVINO, Italo. As cidades e o desejo 4. In: _____. *As cidades invisíveis*. 2.ed. Tradução: Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 2009. p.32-33.

CARTA DE BELO HORIZONTE (2017): CARTA DE BELO HORIZONTE pelo direito a uma cidade para todas e todos. Belo Horizonte, 24 de agosto de 2017. 5p.

CHAUÍ, M. (2020a): CHAUÍ, Marilena. Precisamos falar de Democracia – aula aberta com Marilena Chauí. vídeo, cor, 1h38'39". *Youtube – canal Saúde Mental e Reforma Psiquiátrica: clínica e política na transformação das práticas*, 3 out. 2020.

CNMP (2016a): CONSELHO NACIONAL DO MINISTÉRIO PÚBLICO - CNMP. *Guia de atuação do Ministério Público - pessoa com deficiência: direito à acessibilidade, ao atendimento prioritário, ao concurso público, à educação inclusiva, à saúde, à tomada de decisão apoiada e à curatela*. Brasília: CNMP, 2016. 73p.

COLLINS. P.H. & BILGE, S. (2021): COLLINS, Patricia Hill; BILGE, Sirma. *Interseccionalidade*. Tradução: Rane Souza. São Paulo: Boitempo, 2021. 288p. Título original: *Intersectionality*.

DEMOCRACIA (2019): DEMOCRACIA em vertigem. Documentário. Direção: Petra Costa. Brasil, 2019. vídeo, cor, 121'. Título em inglês: *The Edge of Democracy*.

ECUADOR (2016): ECUADOR. Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda – MIDUVI. Secretaría Técnica para la Gestión Inclusiva en Discapacidades – SETEDIS. *Accesibilidad universal en el Ecuador – Guía para la elaboración de planes de accesibilidad universal*. Autores: Alex Camacho Vásquez, Nora Oquendo Yaselga, Patricia Ortega Muenala, Fernanda Páez Cordero, Andrea Pacheco Barzallo, Erika Quezada Sánchez, Pamela Villacrés Tapia. Quito, [2016]. [116p.].

FORTALEZA (2020a): FORTALEZA. Prefeitura. Home page. Plano Municipal de Caminhabilidade de Fortaleza - PMCFFor. Fortaleza, 2020. 1p. (dividido em duas

Como viver junto na cidade

"apresentações", nove "produtos", uma "portaria de nomeação" e oito peças de "legislação").

FOUREAUX, F.A.G. (2017): FOUREAUX, Francisco Amorim Gontijo. *Mobilidade urbana e burocracia em Belo Horizonte – 1897 a 2017*. 2017. 209f. Dissertação (Mestrado em Administração) – Centro de Pós-Graduação e Pesquisas em Administração da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), Belo Horizonte, 2017.

FRANÇA, J.L.; VASCONCELOS, A.C. (2007): FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELOS, Ana Cristina. *Manual para normalização de publicações técnico-científicas*. 8.ed. rev. e ampl. Belo Horizonte: UFMG, 2007. 255p.

FUNDAÇÃO PERSEU ABRAMO (2022a): FUNDAÇÃO PERSEU ABRAMO. *Diretrizes para o Programa de Reconstrução e Transformação do Brasil 2023-2026*. São Paulo, 2022. [34p.]. (Programa de Governo do Partido dos Trabalhadores – PT – lançamento nacional em São Paulo em 21 jun. 2022). Disponível em: internet. Acesso em: 21 jun. 2022.

GHANI, N. (2018): GHANI, Nusrat. Ministerial foreword – A society that works for all. In: UNITED KINGDOM – UK. Department for Transport. *The Inclusive Transport Strategy: Achieving Equal Access for Disabled People*. London, July 2018. p.5-6.

IPEA (2010c2): INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. *Brasil em desenvolvimento 2010: Estado, planejamento e políticas públicas*. Brasília: Ipea, 2010. v.2, cap.15-Acessibilidade no transporte urbano de passageiros: um panorama da política pública federal, p.407-428.

LISBOA (2004a): LISBOA. Câmara Municipal. *Edital n.º 29/2004 - Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal*. Lisboa, 28 de abril de 2004. [23p.].

LISBOA (2009a): LISBOA. Câmara Municipal. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa - proposta de metodologia*. Lisboa, junho de 2009. 18p.

LISBOA (2011): LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa - relatório da sessão de consulta pública*. Lisboa, março 2011. 57p.

LISBOA (2013a): LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa*. Lisboa, julho de 2013. 151p. v.1, Objetivos e enquadramento.

LISBOA (2013b): LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa*. Lisboa, julho de 2013. v.2, Via pública, 315p.

LISBOA (2013c): LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa*. Lisboa, julho de 2013. v.3, Equipamentos municipais, 169p.

LISBOA (2013d): LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa*. Lisboa, julho de 2013. v.4, Articulação com a rede de transporte público, 101p.

LISBOA (2013e): LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa*. Lisboa, julho de 2013. v.5, Fiscalização de particulares & desafios transversais, 74p.

LISBOA (2013f): LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa - Discussão pública - relatório de ponderação*. Coordenação: Pedro Homem de Gouveia. Lisboa, dez. 2013. 219p.

NTL n.º 2A - jun. 2022 (p.55/59)

produto da pesquisa de pós-doutorado de Marcos Fontoura de Oliveira apresentado à professora Rosário Macário (Instituto Superior Técnico da Universidade de Lisboa)

Como viver junto na cidade

LISBOA (2014a): LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa - Proposta anual execução 2014*. Lisboa, jun. 2014. [14p.]

LISBOA (2014b): LISBOA. Câmara Municipal de Lisboa. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa - Proposta anual execução 2015*. Lisboa, [2014]. 94p.

LISBOA (2015c): LISBOA. *Plano de Acessibilidade Pedonal - apresentação de Pedro Homem de Gouveia no Seminário Internacional de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, 15 ago. 2015. 123 slides.

LISBOA (2017a): LISBOA. Câmara Municipal. Home page. *Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa*. Lisboa, [17 out. 2017].

MADUREIRA, A.R.V. (2018b): MADUREIRA, Alice Rabelo Vaz. *A pessoa com deficiência na América do Sul: um estudo sobre as legislações brasileira, argentina e chilena*. Dissertação (mestrado em Relações Internacionais). Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais da Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas), 2018. 177f.

OLIVEIRA, M.F. (2014a): OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Ausências, avanços e contradições da atual política de mobilidade urbana de Belo Horizonte: uma pesquisa sobre o direito de acesso amplo e democrático ao espaço urbano*. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais (PUC Minas), Belo Horizonte, 2014. 428p. (+apêndices e anexos).

OLIVEIRA, M.F. (2015c): OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Contribuições para elaboração do texto de análise do objetivo 6 - Balanço da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte 2015 (ano base 2014)*. Belo Horizonte, [2015]. 2p. (paper).

OLIVEIRA, M.F. (2015d): OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *2.5 Acessibilidade na mobilidade urbana de Belo Horizonte - versão 8 set. 2015*. Belo Horizonte, 8 set. 2015. 19p. (paper).

OLIVEIRA, M.F. (2017a1): OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 3 - Desafios para promoção da acessibilidade nos corredores de BRT de Belo Horizonte- versão B*. Belo Horizonte, 23 jan. 2017. 9p.

OLIVEIRA, M.F. (2017a2): OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 5 - Bases para elaboração do Plano Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (Plamu-BH) - versão A*. Belo Horizonte, 3 ago. 2017. 23p. [inclui apêndices]

OLIVEIRA, M.F. (2017a4): OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 5 - Bases para elaboração do Plano Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (Plamu-BH) - versão B*. Belo Horizonte, 9 out. 2017. 24p. [inclui apêndices].

OLIVEIRA, M.F. (2017b): OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Informe sobre a audiência pública de 12/04/2017 na Câmara Municipal de Belo Horizonte*. Belo Horizonte, 13 abr. 2017. 1p. (e-mail).

OLIVEIRA, M.F. (2017g): OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Leitura da “Carta de Belo Horizonte pelo direito a uma cidade para todas e para todos”*. In: BELO HORIZONTE.

Como viver junto na cidade

Prefeitura. Home page. Notícias. Conselho da Pessoa com Deficiência toma posse em BH. Belo Horizonte, 5 dez. 2017.

OLIVEIRA, M.F. (2018d): OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 1 – Conceituação e análise sobre acessibilidade em ônibus urbano do transporte público coletivo – versão C.* Belo Horizonte, 1º jun. 2018. 40p.+anexo.

OLIVEIRA, M.F. (2018f): OLIVEIRA, Marcos Fontoura de Oliveira. *A LBI e seu impacto no dia a dia da BHTrans.* Belo Horizonte, 11 de julho de 2018. 1p. (paper).

OLIVEIRA, M.F. (2018g): OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 5 - Bases para elaboração do Plano Municipal de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (Plamu-BH) - versão C.* Belo Horizonte, 27 jul. 2018. 34p.

OLIVEIRA, M.F. (2018h): OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 5 – Proposta de Plano BHTrans de Acessibilidade na Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (Plamu-BHTrans 2018) – versão D.* Belo Horizonte, 10 out. 2018. 34p. + Apêndice 1 (3p.) + Apêndice 2 (7p.).

OLIVEIRA, M.F. (2018p): OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 6 – Indicadores de acessibilidade do PlanMob-BH 2030 – versão A.* Belo Horizonte, 5 dez. 2018. 24p.

OLIVEIRA, M.F. (2019b1): OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 6 – Indicadores de acessibilidade da BHTrans – versão B.* Belo Horizonte, 7 jan. 2019. 30p. + Anexo 1 (4p.) + Apêndice 1 (3p.).

OLIVEIRA, M.F. (2020d1): OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *Nota Técnica de Acessibilidade n.º 2 – Índice-chave de acessibilidade em ônibus urbano do transporte público coletivo – versão D.* Belo Horizonte, 24 mar. 2020. 40p. + Apêndice (1p.) + Anexo (29p.).

OLIVEIRA, M.F. et al (2017a2): OLIVEIRA, Marcos Fontoura de; TREVISAN, Eveline Prado; LIMA, Isabel Cristina Cardoso; HERMONT, Liliana Delgado; MATOS, Maria Odila de. *Nota técnica de acessibilidade n.º 4 - Diagnóstico da acessibilidade nos corredores de BRT de Belo Horizonte implantados em 2014 - versão A.* Belo Horizonte, 23 jan. 2017. 31p.

OLIVEIRA, M.F. (2022b1): OLIVEIRA, Marcos Fontoura de. *NTA n.º 5E – Nota Técnica de Acessibilidade com Desenho Universal n.º 5 (versão E) – Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH).* Levante-BH, Belo Horizonte, 4 fev. 2022. 54p. + Apêndice (3p.).

ONU (2003a): ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. *Plano de ação internacional contra o envelhecimento, 2002.* Tradução: Arlene Santos. Apresentação: Nilmarírio Miranda (ministro da Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República). Brasília: Secretaria Especial dos Direitos Humanos, 2003. 86 p. (série Institucional em Direitos Humanos; v. 1).

ONU (2010a): NACIONES UNIDAS. Asamblea General. *A/RES/64/255, de 2 de marzo de 2010.* Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. 74ª sesión plenaria, 2 de marzo de 2010. Disponível em: internet-WHO. Acesso em: 14 nov. 2016 e 3 jul. 2019.

Como viver junto na cidade

ONU (2011a): ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2011-2020 é lançada oficialmente hoje (11) em todo o mundo. *Nações Unidas Brasil*, Brasília, 11 maio 2011.

ONU (2012a): NACIONES UNIDAS. Asamblea General. *A/RES/66/260, de 19 de abril de 2012*. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. 106ª sesión plenaria, 19 de abril de 2012.

PORTUGAL (2006a): PORTUGAL. Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social. Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto de 2006. *Diário da República*, Lisboa, 1ª série - n.º 152, 8 ago. 2006.

PORTUGAL (2006b): PORTUGAL. Assembleia da República. Lei n.º 46/2006, de 28 de agosto de 2006. Proíbe e pune a discriminação em razão da deficiência e da existência de risco agravado de saúde. *Diário da República*, 1ª série - n.º 165, 28 ago. 2006.

REAL PATRONATO (2006): REAL PATRONATO SOBRE DISCAPACIDAD. *Guía para la redacción de un plan municipal de accesibilidad*. Autores: Lluís Alegre i Valls; Natividad Casado i Martínez; Ignasi Gustems Mateo. Madrid: Centro Español de Documentación sobre Discapacidad – CEDD. 2006. 116p. [Primera edición: Mayo de 2000; Segunda edición: Febrero de 2001; Tercera edición en CD Rom: Diciembre de 2006].

RODRIGUES, G. & OLIVEIRA, C. (2021): RODRIGUES, Gabriel; OLIVEIRA, Cinthya. Belo Horizonte prepara plano para adaptar cidade para população 60+. *O Tempo*, Belo Horizonte, 1º set. 2021.

SANTIAGO (2015): ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE SANTIAGO. *Plan Integral de Movilidad (PIM)*. Santiago, 2015. 98p.

SEMINÁRIO... (2015): SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE ACESSIBILIDADE NA MOBILIDADE URBANA DE BELO HORIZONTE, 1, Belo Horizonte, 15 de agosto de 2015. Organização: Marcos Fontoura de Oliveira e Paula Santos.

SEMINÁRIO... (2019a): SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE ACESSIBILIDADE NA MOBILIDADE URBANA DE BELO HORIZONTE, 3, Belo Horizonte, 4 de setembro de 2019. Organização: Marcos Fontoura de Oliveira; Candice Vidal e Souza; Ana Marcela Ardila Pinto. *PUC Minas-home page*, Belo Horizonte, 26 ago. 2019.

SEMINÁRIO (2019c): SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE ACESSIBILIDADE NA MOBILIDADE URBANA DE BELO HORIZONTE, 3, Belo Horizonte, 4 de setembro de 2019. Organização: Marcos Fontoura de Oliveira; Candice Vidal e Souza; Ana Marcela Ardila Pinto. *Facebook BHTrans*, Belo Horizonte, 26 ago. 2019.

UK (2018d): UNITED KINGDOM - UK. Department for Transport. *The Inclusive Transport Strategy: Achieving Equal Access for Disabled People*. London, July 2018. 76p.

UN (2010a): UNITED NATIONS. General Assembly. *A/RES/64/255, on 2 March 2010*. Improving global road safety. 74th plenary meeting, 2 March 2010. Disponível em: internet-UN. Acesso em: 3 jul. 2019.

UN (2016): UNITED NATIONS. Department of Economic and Social Affairs. *Good Practices of Accessible Urban Development: making urban environments inclusive and fully accessible to all*. New York, october 2016. [89p.]

ASSINATURAS

Nota técnica elaborada por

Marcos Fontoura de Oliveira – doutor em Ciências Sociais

Revisor e revisoras de pelo menos uma das versões desta NTL n.º 2A ou das NTA que a antecederam

Márcio Cerqueira Batitucci – biólogo

Maria do Socorro Pirâmides – engenheira civil

Patrícia Maria Silva Moreira – engenheira civil

Agradecimentos aos que também contribuíram para o aprimoramento desta nota técnica, ao longo de suas versões, com comentários e/ou compartilhamento de informações

Ana Marcela Ardila Pinto – doutora em Geografia

Ana Maria Caetano Pereira – mestre em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável

Célio Freitas Bouzada – mestre em Administração Pública

Geraldo Luis Spagno Guimarães – mestre em Direito Administrativo

Irlene Peixoto Morais de Azevedo – advogada

Luciana Maria de Oliveira Mariano – especialista em Participação Popular, Percepção Ambiental e Gestão de Projetos

Luiz Henrique Porto Vilani – mestre em Educação Física

Maria Neli Alves – historiadora

Natalina Alice Couto Dimeira – especialista em Administração Pública

Renata Martins Costa de Moura – engenheira civil

Rosângela de Souza Vilaça – advogada

	série NTL Notas Técnicas da Biblioteca do Levante-BH	NTL n.º 2A jun. 2022
		Apêndice 1
Instituição da Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH)		

**MINUTA¹
DECRETO MUNICIPAL**

Institui a Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte

O Prefeito de Belo Horizonte, no exercício de suas atribuições legais, considerando os direitos assegurados pela Constituição da República Federativa do Brasil promulgada em 5 de outubro de **1988**, o Estatuto da Cidade instituído pela Lei n.º 10.257 de 10 de julho de **2001**, o Estatuto do Idoso instituído pela Lei n.º 10.741 de 1º de outubro de **2003**, a promulgação da Convenção da Organização das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência pelo Decreto Presidencial n.º 6.949 de 25 de agosto de **2009**, a instituição do Observatório de Direitos Humanos de Belo Horizonte (ODH-BH) pelo Decreto n.º 14.374 de 15 de abril de **2011**, a regulamentação nacional de acesso às informações instituída pela Lei 12.527 de 18 de novembro de **2011**, as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana instituídas pela Lei n.º 12.587 de 3 de janeiro de **2012**, a instituição da Lei Nacional de Inclusão (LBI) da Pessoa com Deficiência pela Lei n.º 13.146 de 6 de julho de **2015**, a criação da Comissão Permanente de Acessibilidade de Belo Horizonte (CPA-BH) pelo Decreto n.º 16.363 de 4 de julho de **2016**, o estabelecimento da Agenda 2030 dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Organização das Nações Unidas (ONU) como referência para o planejamento de médio e longo prazo das políticas públicas municipais pelo Decreto n.º 17.135 de 11 de julho de **2019**, a adesão da Prefeitura de Belo Horizonte à Estratégia Brasil Amigo da Pessoa Idosa (Ebapi) em **2020** e, ainda, o conjunto de normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), decreta:

Art.1º - Fica instituída a Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH).

Parágrafo único - Para fins de aplicação deste decreto, consideram-se:

I - acessibilidade: “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias,

¹ As definições contidas no art.1º desta proposta de decreto são originárias de dois instrumentos legais em vigor, quais sejam: BRASIL (2012a1; 2015a). Observe-se que em OLIVEIRA, M.F. (2014, p.64) a definição de mobilidade urbana recebeu o seguinte complemento, aqui não utilizado: “ainda que apenas de passagem por ele, af incluindo a diversidade de imperativos que constroem ou estimulam esses deslocamentos”.

Como viver junto na cidade

bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida” conforme definido no inciso I do art.3º da Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI) instituída pela Lei n.º 13.146/2015;

II - desenho universal: “concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva” conforme definido no inciso II do art.3º da Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI) instituída pela Lei n.º 13.146/2015

III - mobilidade urbana: “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” conforme definido no inciso II do art.4º da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) instituída pela Lei n.º 12.587/2012;

IV - pessoa com mobilidade reduzida: “aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso” conforme definido no inciso IX do art.4º da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) instituída pela Lei n.º 12.587/2012;

Art.2º - O objetivo da Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH) é estabelecer as condições para garantia do acesso amplo e democrático ao espaço urbano para todas as pessoas em Belo Horizonte, em especial às pessoas com mobilidade reduzida e/ou em situação de vulnerabilidade social.

§1º - A Padu-BH atenderá ao princípio da universalidade para garantia do direito a todas as pessoas usufruírem com segurança e autonomia de tudo que a cidade oferece por meio de uma mobilidade urbana inclusiva e sustentável.

§2º - A Padu-BH estará em permanente sintonia com as políticas de sustentabilidade e de preservação do patrimônio histórico-cultural.

§3º - A Padu-BH se harmonizará com políticas similares que venham a ser estabelecidas nos demais municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH).

Art. 3º - A Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH) observará a diretriz de que a concepção e a implantação de projetos que tratem do meio físico, de transporte, de informação e comunicação, inclusive de sistemas e tecnologias da informação e comunicação, e de outros serviços, equipamentos e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, devem atender plenamente aos princípios do desenho universal.

§1º - Os princípios do desenho universal são os estabelecidos na NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

§2º - Desde a etapa de concepção, os projetos elaborados no município tomarão o desenho universal como regra de caráter geral, amparando-se nos requisitos de acessibilidade definidos na legislação vigente como referências de condições mínimas a serem observadas.

§3º - Nenhum novo serviço, equipamento ou edificação será inaugurado em Belo Horizonte sem atendimento pleno aos princípios do desenho universal.

Como viver junto na cidade

§4º - A adaptação de todos os atuais serviços, equipamentos e edificações de Belo Horizonte para atendimento pleno aos princípios do desenho universal será executada, paulatinamente, preferencialmente até o ano de 2030, admitindo-se excepcionalmente dilação de prazo até o ano 2050, desde que previamente justificado e aprovado pela Prefeitura de Belo Horizonte, sendo expressamente proibida a realização de reformas físicas que diminuam os níveis de acessibilidade atualmente oferecidos.

§5º - Nas hipóteses em que comprovadamente o desenho universal não possa ser empreendido, poderá ser adotada, sempre de forma provisória, adaptação razoável que contenha a devida Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) e/ou de Registro de Responsabilidade Técnica (RRT) com projeto previamente aprovado pela Comissão Permanente de Acessibilidade de Belo Horizonte (CPA-BH).

§6º - A mobilidade urbana inclusiva e sustentável para todas as pessoas em todo o município, garantindo a todas as pessoas o direito de deslocamento pela cidade, com segurança e autonomia, é condição para uma efetiva Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH).

Art. 4º - Para garantia da efetividade da Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH) será elaborado o Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BH).

§1º - Toda secretaria, autarquia, empresa e fundação municipal da Prefeitura de Belo Horizonte criará sua própria comissão interna de acessibilidade com desenho universal para atuação em sintonia com a Comissão Permanente de Acessibilidade de Belo Horizonte (CPA-BH).

§2º - Toda secretaria, autarquia, empresa e fundação municipal da Prefeitura de Belo Horizonte publicará, no prazo de dez meses contado na publicação deste decreto, seu próprio plano de acessibilidade com desenho universal com metas anuais pelo menos até o ano de 2030 e com indicadores para monitoramento da garantia de uma cidade para todas as pessoas.

§3º - A Comissão Permanente de Acessibilidade de Belo Horizonte (CPA-BH) compilará os planos setoriais de que trata o §1º deste artigo em um Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BH).

§4º - O Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BH) será publicado pelo Gabinete do Prefeito no Diário Oficial do Município no prazo de um ano contado na publicação deste decreto.

§5º - O Observatório de Direitos Humanos de Belo Horizonte (ODH-BH) fará o monitoramento do Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Pladu-BH) com atualização permanente de seus indicadores e prestação pública de contas pelo menos bianual e proporá propondo a inclusão de indicadores-chaves no Sistema de Monitoramento dos Indicadores dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) de Belo Horizonte.

Art. 5º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação. [...]

	série NTL Notas Técnicas da Biblioteca do Levante-BH	NTL n.º 2A jun. 2022
		Apêndice 2
Instituição da Política Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal de Belo Horizonte (Padu-BH)		

**MINUTA
PORTARIA CONJUNTA SUMOB/BHTRANS**

Cria a Comissão Permanente de Acessibilidade da Superintendência de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte e da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - (CPA-SUMOB/BHTRANS)

O superintendente da Superintendência de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - SUMOB, no uso das atribuições que lhe confere o art. 2º da Lei nº 11.319, de 22 de outubro de 2021 e a presidente substituta da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTRANS, no uso das atribuições que lhe confere o inciso XVI do art. 26 do respectivo Estatuto Social, aprovado na Assembleia Geral de 21 de maio de 2020,

Considerando que a Lei n.º 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (LBI), estabelece que “a concepção e a implantação de projetos que tratem do meio físico, de transporte, de informação e comunicação, inclusive de sistemas e tecnologias da informação e comunicação, e de outros serviços, equipamentos e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referência as normas de acessibilidade”;

Considerando o Decreto n.º 16.363, de 04 de agosto de 2016, que cria a Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA-BH)

RESOLVEM:

Art.1º - Fica criada a Comissão Permanente de Acessibilidade da Superintendência de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte e da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - (CPA-SUMOB/BHTRANS), instância colegiada e consultiva, para atuar de forma coordenada com a CPA-BH, tendo como atribuições:

I - realizar vistorias técnicas e emitir pareceres relativos ao atendimento aos princípios do desenho universal em edificações, vias, veículos, mobiliário urbano, pontos de

Como viver junto na cidade

embarque/desembarque, sistemas de comunicação e demais interfaces e componentes do sistema de mobilidade urbana;

II - analisar projetos e coordenar ações integradas das áreas da BHTrans para a eliminação de barreiras atitudinais, tecnológicas, urbanísticas, arquitetônicas, nos transportes, nas comunicações e na informação do sistema de mobilidade urbana de Belo Horizonte;

III - promover estudos e debates, bem como produzir material técnico de orientação visando a garantia do desenho universal na mobilidade urbana;

IV - integrar-se de forma permanente ao monitoramento dos planos de políticas públicas da BHTrans que contenham ações para promoção da acessibilidade;

V - articular-se com a CPA-BH para, em conjunto com outros órgãos municipais, buscar a remoção das barreiras atitudinais, tecnológicas, urbanísticas, arquitetônicas, nos transportes, nas comunicações e na informação em toda a cidade de Belo Horizonte;

VI – articular-se com outras instâncias da Prefeitura de Belo Horizonte que tenham como atribuição o monitoramento da acessibilidade, em especial o Observatório de Direitos Humanos de Belo Horizonte (ODH-BH) e o Observatório da Mobilidade Urbana de Belo Horizonte (ObsMob-BH);

VII - deliberar sobre a forma de condução dos seus trabalhos (periodicidade/local/horário/pauta/etc.), elaborando regimento próprio que defina os procedimentos necessários para a realização de suas atividades;

VIII - promover a substituição de seus membros, sempre que necessário, sem a necessidade de publicação de nova portaria;

IX - publicar as atas de suas reuniões em página própria no *website* da BHTrans.

Art. 2º - A CPA-BHTrans contará com uma coordenação e uma secretaria-executiva, ficando os empregados abaixo relacionados designados para integrar a sua primeira composição:

[segue lista itemizada com nomes, matrículas, cargos e lotações]

Art.3º - Em função de suas pautas, a CPA-BHTrans poderá convidar outros servidores da BHTrans, a qualquer momento, para participar de suas reuniões.

Parágrafo único: Serão permanentemente convidados para as reuniões ordinárias da CPA-BHTrans os empregados que representam a empresa na CPA-BH, no Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Belo Horizonte (CMDPD-BH) e no Conselho Municipal do Idoso de Belo Horizonte (CMI-BH).

Art.4º - Esta portaria entra em vigor na data de sua publicação. [...]