

Acessibilidade Urbana do Cadeirante na Cidade de Belo Horizonte

Handicapped Urban Accessibility in Belo Horizonte

Carlos Alberto de Oliveira Santos¹
Nathália Caroline dos Santos Gonçalves²
Delmi Vicente Carvalho³

RESUMO: A acessibilidade do cadeirante é fundamental para garantir a inclusão social do mesmo. É necessário proporcionar condições iguais de acesso para que todos possam usufruir o direito de ir e vir, como todo cidadão. O presente trabalho tem como objetivo descrever a respeito da importância da Acessibilidade do cadeirante na Cidade de Belo Horizonte, e as dificuldades e barreiras inerentes à mesma. Inicialmente, buscamos as principais dificuldades dos cadeirantes no Brasil, e posteriormente, com foco em Belo Horizonte. Utilizamos como base a Norma Brasileira (NBR) 9050, como pode ser observado no decorrer do trabalho. Além disso, também utilizamos livros, sites que abordam a realidade de Belo Horizonte neste assunto. Falaremos também de alguns projetos da prefeitura para melhoria da acessibilidade. Por meio de um questionário, buscamos saber a visão de alguns cadeirantes sobre suas condições de acessibilidade em Belo Horizonte.

Palavras-chave: Acessibilidade Cadeirante. Belo Horizonte. Visão do cadeirante.

Abstract: The accessibility to everyone is essential to guarantee the social inclusion of the people that have special needs. It is necessary to provide equal access conditions, so everybody can have access to the places, like every citizen. This article aims to discuss the importance of wheelchair user's accessibility in the City of Belo Horizonte, the difficulties and barriers that they deal with. Initially we looked for the main difficulties of the wheelchair users in Brazil, and later we focus in Belo Horizonte. We used the Brazilian Standard (NBR) 9050, and it can be observed during this work. In addition, we also used current books, websites and reports that approach the reality of Belo Horizonte on this matter. We will also talk about some of projects that are included to improve the accessibility in Belo Horizonte, and through a question form, we looked for the view of some wheelchair users about their accessibility conditions in here Belo Horizonte.

Keywords: Wheelchair Accessible. Belo Horizonte. View of the wheelchair.

¹Carlos Alberto de Oliveira Santos, graduando do Curso de Administração da Faculdade Promove de Belo Horizonte/MG. E-mail: carlosbeto97@yahoo.com.br

²Nathalia Caroline dos Santos Gonçalves, graduanda do Curso de Administração da Faculdade Promove de Belo Horizonte/MG. E-mail: nathalia.sgoncalves@gmail.com

³Delmi Vicente Carvalho, professor e orientador de Trabalho de Conclusão de Curso da Faculdade Promove. Mestre em Administração, especialista em Gestão Empresarial e Logística, graduado em Administração e Ciências Contábeis. Belo Horizonte/MG. E-mail: delmicarvalho@gmail.com

1 INTRODUÇÃO

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) define o termo “acessibilidade” como “possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos” (ABNT, 2004).

Para Cambiaghi (2007, p.269), “a pessoa com deficiência é um indivíduo que tem reduzidas, limitadas ou anuladas as suas condições de mobilidade ou percepção das características do ambiente onde se encontra”. Apesar disso, essa deficiência pode ser minimizada na medida em que o espaço em que ela esteja inserida lhe ofereça recursos para esta interação.

Para a formatação de um processo de investigação científica ver o problema com clareza é a primeira tarefa que se impõe. No processo de construção o saber popular e o científico andam juntos; razão e sensibilidade complementam-se através da interação transpessoal e transcultural. Novos paradigmas preconizam um fazer ciência preocupando-se menos com a grandeza do conhecimento propriamente dito e mais com a repercussão deste na qualidade de vida da população. (MORAN apud PATRÍCIO, 1999).

A acessibilidade não é um tema de discussão recente, porém, no Brasil, somente a cerca de uma década e meia que ela vem sendo contemplada em caráter obrigatório, nas intervenções urbanísticas e projetos arquitetônicos, por força da legislação, normas e diretrizes estabelecidas em políticas públicas específicas, que direcionam os projetos e ações concretas.

Esta exigência legal promove a reurbanização da urbanização, visando adequações e um novo entendimento da inclusão do pedestre, principalmente aquele que possui alguma dificuldade de locomoção, como é o caso do cadeirante.

Objetivos

Objetivo Geral

Analisar as dificuldades do cadeirante em se locomover na cidade de Belo Horizonte/Minas Gerais.

Objetivos Específicos

- Pesquisar as legislações brasileiras sobre as condições de acessibilidade para cadeirante
- Identificar as dificuldades de locomoção do cadeirante;
- Testar as dificuldades dos cadeirantes quanto a acessibilidade em BH;

Justificativa

A acessibilidade é algo que pode ser visto, realizado, mensurado e classificado. Embora a acessibilidade seja um assunto no âmbito mundial, muitas cidades não conseguem atingir a estrutura necessária para promover a acessibilidade e garantir o direito constitucional de ir e vir de qualquer pessoa. Neste contexto, o cadeirante tem muitas dificuldades referentes a deslocamento através dos espaços públicos de Belo Horizonte, o que justifica a escolha deste tema.

O problema identificado no presente estudo é: Como é o olhar dos cadeirantes quanto as suas condições de acessibilidade na cidade de Belo Horizonte?

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Considerações iniciais

A mobilidade de pedestres deve ser baseada no modelo do “Desenho Universal” que recomenda, segundo Prado (1997), que as cidades devem oferecer acessibilidade a todos, desde o início ao fim de sua existência.

Para Rabelo (2008) a proposta é atender a necessidade de cada um, traçado pelo limite extremo, baseado no coletivo, sem beneficiar um agrupamento específico.

Acessibilidades

Segundo a NBR 9050 Associação Brasileira de Normas Técnicas, um percurso transitável é um percurso contínuo, desobstruído, que conecta ambientes de espaços e edificações que possa ser desfrutado, de uma maneira independente e incontentável, por todas as pessoas, até mesmo aquelas com deficiência ou mobilidade limitada. Pode englobar, nas vias públicas, calçadas, estacionamentos, faixas de travessia de pedestres, rampas e etc.

Segundo (CARMO, 1991) “deficiente” traduz-se em uma serie de concepções, frequentemente usadas para mencionar pessoas com alguma anormalidade, podendo ser do controle cognitivo, motor ou afetivo. Entretanto, é importante definir o significado técnico da palavra “deficiente físico” que abraça desde cegos até os outros tipos de paralisia.

No Brasil a acessibilidade é garantida pela Constituição Federal de 1988. Esta lei em seu artigo 227, parágrafo 1, inciso II, trata da inclusão social das pessoas com deficiência, através da eliminação de preconceitos e de obstáculos físicos. O capítulo VII da Constituição Federal indica que a inclusão social é uma condição fundamental para que o indivíduo tenha garantido o seu direito à educação, lazer, à profissionalização, à cultura, dignidade, ao respeito, à liberdade e a convivência familiar e comunitária. Desta forma a Constituição Federal é um instrumento para garantia de acesso e inclusão social das pessoas com deficiência.

Lei Nº 9.078, de 19 de Janeiro de 2005

Esta Lei estabelece a Política Municipal da Pessoa com Deficiência, consolidando as normas que asseguram seus direitos individuais e coletivos.

Alguns exemplos de objetivos da Política Municipal da Pessoa com Deficiência: assegurar o pleno exercício da cidadania, garantindo direitos individuais e coletivos; combater o preconceito e a marginalização por meio do acesso à informação e da realização de atividade que favoreça a convivência e a inclusão social; assegurar o acesso da pessoa com deficiência a serviços públicos fundamentais como educação, saúde, esporte e lazer e o atendimento de suas necessidades especiais; criar oportunidade de habilitação, reabilitação, formação profissional e acesso ao mundo do trabalho; estabelecer programa de prevenção de deficiência e de eliminação de suas causas; assegurar a acessibilidade de pessoa com deficiência no meio urbano; criar mecanismos que favoreçam o desenvolvimento das pessoas com deficiência.

Subseção I – Urbanização

Segundo definição de planejamentos, a urbanização e preservação de vias, nos espaços públicos, deverão ser adaptadas para favorecer a acessibilidade dos cidadãos com mobilidade reduzida. Os lavatórios de domínio público existentes ou que serão construídos em locais públicos deverão possuir, no mínimo um sanitário e lavadouro que se encachem nas normas. Ainda, devem ser reservadas vagas para veículos que conduzam pessoas com mobilidade reduzida, sinalizadas conforme o órgão ou entidade de trânsito com jurisdição, conforme as normas técnicas da ABNT ou qualquer outro órgão que o venha suceder.

Subseção II - Do Desenho e da Localização do Mobiliário

A Lei Nº 9.078, diz que nos locais de grande volume de pessoas com deficiência ou de mobilidade reduzida deverá ter sinalização de advertência. Os aparelhos de trânsito como: semáforos, postes de iluminação ou qualquer tipo de sinalização vertical devem ser instalados no curso ou local de acesso dos transeuntes. Também, têm que ser colocados de modo que não atrapalhem ou impossibilitar a movimentação e utilização com agrado e segurança.

Os órgãos de trânsito deverão se informar de tecnologias disponíveis para a melhor utilização de semáforos de pedestres para produzir campanhas educativas e para garantir o tráfego de pessoas com deficiência.

Subseção III - Da Acessibilidade nos Edifícios Públicos ou de Uso Coletivo

Toda reforma de edifícios públicos ou de poder público e privado, indicado ao serviço coletivo, exige que esta seja elaborada de modo que se torne viável a todas as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, definindo os seguintes requisitos de acessibilidade:

A Lei Nº 9,078 em seu parágrafo único retificado em 26/07/2006 diz:

Reserva de vagas de estacionamento de veículos para uso de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, próximas ao acesso à edificação com largura mínima de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros), na seguinte proporção em relação ao número mínimo de vagas exigido: a) até 100 (cem) vagas, 01 (uma) por 25 (vinte e cinco) ou fração; b) de 101 (cento e uma) a 300 (trezentas) vagas, 04 (quatro) pelas 100 (cem) primeiras, acrescidas de 01 (uma) para cada 50 (cinquenta) excedentes; c) acima de 300 (trezentas) vagas, 08 (oito) pelas 300 (trezentas) primeiras, acrescidas de 01 (uma) para cada 100 (cem) excedentes; II - pelo menos um dos acessos ao interior da edificação deverá estar livre de barreiras arquitetônicas e de obstáculos que impeçam ou dificultem a acessibilidade da pessoa com deficiência e mobilidade reduzida.

Deficiências físicas

Conforme a Norma da ABNT (BRASIL, 2006, p.10), a Acessibilidade é:

Condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, dos mobiliários e dos equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, dos sistemas e dos meios de comunicação e informação, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida (PCD).

Portadores de deficiência disputam, diariamente, vários obstáculos, entre eles o descrédito, a rotulação de anormal e incapaz, que só servem como uma forma de agressão (CARMO, 1991). A gravidade de deslocar-se não é tão decisiva quanto o problema de encarar, no seu cotidiano, o preconceito, que é um dos obstáculos que elas são obrigadas a conviver.

Segundo Carmo (1991, p. 12), a relação entre deficiência e incapacidade é explicada pelo seguinte:

Segundo consenso internacionalmente existente quando, em consequência de algum mal, o ser humano é vítima de certo impedimento de ordem física, por exemplo, temos a instalação de uma deficiência. Essa deficiência poderá levar ou não a uma incapacidade, ou seja, a uma situação de desvantagem, de inferioridade.

Santos (2011), explica os tipos de pessoas portadoras de cadeira rodas, podendo ser:

- Monoplegia: um dos membros afetado;
- Diplegia: os membros superiores afetados;
- Hemiplegia: afetado os membros do mesmo lado do corpo;
- Paraplegia: paralisia total ou parcial dos membros inferiores e do tronco;
- Tetraplegia: paralisia total ou parcial dos membros superiores, inferiores e do tronco.

Obstáculos enfrentados pelo cadeirante

Kockelman (2000) identifica oito fatores que influenciam na percepção de conforto (para portadores de deficiência) quando percorrem uma calçada:

1. comprimento do trecho contínuo da calçada que excede 2% de declividade transversal;
2. proporção do comprimento total da calçada que excede 2% de declividade transversal;
3. volume de tráfego de veículos adjacente e distância de separação desse tráfego;
4. condição do pavimento da calçada (tipo, textura, estado de manutenção);
5. declividade longitudinal da calçada (subidas e descidas afetam diferentemente);
6. clima;
7. largura da calçada;
8. grau de acessibilidade de toda a rota (incluindo rebaixamento de guias, cruzamento de vias, etc.).

Conforme Noble(1992), para uma cadeirante ter mais facilidade de locomoção é necessário um bom projeto de edificação, pois o mesmo interfere na altura que a porta irá ficar, no alcance de armários, janelas, segurança, dentre outros. Sendo assim, é muito importante que o conforto e a independência sejam prazerosos para o deficiente.

Gil (2005) informa que temos que tratar a deficiência como qualquer outra característica e que a falta de acessibilidade e os desconfortos que os deficientes enfrentam são gerados por ambientes despreparados e que todos os responsáveis deveriam buscar soluções para esse caso. Gil afirma que pessoas com uso de cadeiras de rodas não conseguem subir escadas, mas se houver uma rampa de acesso eles poderão igualar as outras pessoas.

Lianza e Sposito (1994) reforçam que uma pessoa com deficiência não é uma pessoa que não pode se locomover, e sim uma pessoa normal como todas as outras e que tem direito de ter recursos disponíveis e apropriados para esse deslocamento.

Segundo Cambiaghi (2007), é importante fazer uma análise de quais são as dificuldades que as pessoas que usam cadeira de rodas enfrentam dentro do espaço

universitário. Ele afirma, também, que é necessário fazer todas as análises necessárias desde o início desses projetos, para que o cadeirante consiga transitar nesse espaço.

3 ACESSIBILIDADE DO CADEIRANTE NA CIDADE DE BELO HORIZONTE

Regulação Urbana

Com a evolução da sociedade e da mobilidade urbana tornar as cidades mais acessíveis é uma das formas do Poder Público de expressar o respeito aos cidadãos, inclusive aos portadores de necessidades especiais.

Neste sentido, é necessário facilitar o acesso de todos os membros da sociedade a prédios, espaços e serviços disponíveis, garantindo o direito de ir e vir, o conforto e o bem-estar, além de respeitar os direitos iguais de todos, para que cada cidadão, com suas características, tenham as mesmas oportunidades.

O Governo Estadual, em parceria com a Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), desenvolveu uma cartilha que tem por objetivo divulgar informações sobre as medidas para a promoção da acessibilidade nos municípios mineiros.

Além disso, o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de Minas Gerais (CREA-MG) também disponibilizou cartilhas com informações para Edificações e Acessibilidade Urbana, que visam uma maior acessibilidade dos usuários, independentemente da idade, estatura ou limitação de mobilidade ou percepção.

Estes materiais são gratuitos e estão disponíveis no portal da Prefeitura de Belo Horizonte (portalpbh.pbh.gov.br). Segundo a cartilha de acessibilidade do Governo de Minas os problemas de mobilidade são graves quando impedem que as pessoas se movimentem pela cidade com segurança, independência, autonomia e espontaneidade, pois a falta de segurança gera acidentes, medo e agressividade. A falta de independência gera paralisia e ansiedade; a falta de autonomia gera apatia,

frieza e depressão; e a falta de espontaneidade gera o silêncio, o isolamento entre as pessoas, o desespero e a solidão.

O Brasil tem políticas e recursos para implantação da acessibilidade na abrangência dos edifícios, das cidades, das regiões urbanas e dos Estados. Cabe às prefeituras prepararem projetos de crescimento e de aprimoramento da qualidade de vida local, juntamente com os moradores, para poderem obter recursos e suporte financeiro que necessitam para desenvolver acessibilidade para todos.

Qualquer administração municipal pode usar esses recursos desde que demonstre estar se preparando para fazer o melhor, com a participação ativa da comunidade local. Uma prefeitura e seus colaboradores devem cuidar da acessibilidade de todos com sua devida importância, sem que isso tenha que esperar a solução de outros problemas.

Além das cartilhas da prefeitura ou do Conselho Regional de Engenharia também é possível encontrar em sites, como “soubh.com.br” ou “bhlegal.net”, dicas importantes para cadeirantes (e demais portadores de necessidades especiais - PNE), tais como:

- Recursos disponíveis na cidade,
- Comércio e serviços que tenham adaptação para PNE's,
- Lazer, passeios, turismo,
- Mapa de acessibilidade de Belo Horizonte.

Programa Acessibilidade para Todos – PlanMob-BH

A Prefeitura de Belo Horizonte, em parceria com a BHTrans, criou o “Programa Acessibilidade para todos”, também conhecido como PlanMob-BH. O PlanMob-BH foi amplamente discutido na 4ª Conferência Municipal de Política Urbana realizada em 2014.

O projeto Acessibilidade para Todos contribui para o alcance dos objetivos do Plano Estratégico BHTrans 2020 que são:

- Tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual.
- Promover um salto de qualidade nos serviços, equipamentos e instalações do sistema de mobilidade.
- Promover a segurança no trânsito para melhoria da saúde e garantia da vida.
- Assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estímulo aos modos não motorizados.
- Tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade.
- Tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.
- Construir uma imagem positiva perante a sociedade.
- Adotar padrões de excelência na gestão da empresa.

O projeto Acessibilidade para Todos contribui para uma cidade humana e solidária, onde as pessoas e as relações são muito importantes, conforme a Prefeitura de Belo Horizonte prevê no seu projeto Cidade de Todos.

A fim de permitir uma experiência prática com as condições de acessibilidade a Conferência Municipal de Política Urbana levou os participantes às ruas da cidade para observar o uso do sistema de BRT. Nele foi apresentado o *check-list* (desenvolvido pelo WRI Brasil), para guiar a atividade de campo, realizada pelos técnicos da Prefeitura ao longo das estações do MOVE. Após as saídas de campo o grupo voltou a se reunir para expor suas observações.

A partir dos pontos destacados pelos participantes do evento será elaborado um relatório sobre os pontos a serem melhorados em cada estação e no entorno vistoriado. Na sequência, um diagnóstico será entregue para a elaboração da Revisão do PlanMobBH – 2010/2030.

4 METODOLOGIA

Neste trabalho foram realizadas duas entrevistas com cadeirantes através de um questionário, buscando identificar visão de cada a respeito da acessibilidade.

Ainda, neste trabalho, foram utilizadas pesquisas bibliográficas, que para Cervo et al (2007 p.60) “busca esclarecer um problema a partir de moldes teóricos autonomamente ou como parte da pesquisa descritiva ou prática”.

Trata-se, também de um estudo de caso, que segundo Yin (2001, p.32) é “a melhor técnica quando se quer reportar às questões “como” e “porque” sobre o tema demarcado a partir de pesquisas qualitativas”. O estudo do acontecimento “é o estudo sobre um indivíduo definido, grupo, comunidade ou família que seja típico no seu âmbito, para aprofundar sentidos variados de sua vida” (CERVO; BERVIAN, 2002, p.32)

Elaborou-se uma entrevista com dois cadeirantes para saber a visão deles sobre a acessibilidade na cidade de Belo Horizonte. Foram feitas perguntas sobre alguns temas achados relevantes para sua qualidade de vida, como: o transporte coletivo, calçadas, as vias de acesso, órgãos públicos, eventos em geral e restaurantes.

5 ANÁLISE DOS DADOS

Leandro Domingues (39 anos) morador do bairro Calafate, atleta de basquete em cadeira de rodas, *Cross fit* e musculação. Quanto ao seu dia-dia em Belo Horizonte, o mesmo disse que na maioria das vezes sai acompanhado, devido a necessidade de descer os degraus para ter acesso da sua casa a rua. Quando vai ao centro, vai a alguns bancos, mas alguns têm problema de visibilidade e questiona também o tempo dos semáforos, pois em alguns lugares ele acha que o tempo poderia ser estendido para que possa fazer a travessia com mais segurança.

Quanto às dificuldades de entrar em uma loja, ele disse que não só em lojas, mas também em locais públicos e que depende da ajuda dos guardas municipais para carregar ele para dentro do estabelecimento, o que já fez com que ele desistisse de fazer suas coisas e no fim, não conseguir resolver tudo o que pretendia. Sobre eventos ele não deixou de ir por conta dessa dificuldade de acessibilidade, e em alguns shows de grande quantidade de pessoas se for do seu interesse ele vai, mas em algumas casas ele já desistiu, pois, o proprietário não

[Digite texto]

pensou nisto ou não tem pessoas preparadas para lidar com a situação. Ele disse que o seu local de trabalho é muito tranquilo e adequado para que ele possa se locomover com facilidade e segurança. E para finalizar, perguntamos a respeito de comida, se já deixou de comer em algum lugar e ele disse que não, pois se não tiver ele sempre arruma um jeitinho.

Nayara Barbosa(30 anos) bancaria, moradora do bairro Boa vista, cadeirantea dezessete anos.Para sair de casa ela disse que geralmente sai de carro, mora no segundo andar e que fizeram uma rampa para ter acesso a sua casa e o mesmo no passeio de sua rua, onde não há sinalização.Quanto ao transporte coletivo ela disse que às vezes utiliza o metrô sempre com a ajuda de um funcionário e tem sempre que utilizar o primeiro vagão (normas do metrô). Já os táxis, ela diz que tem mais dificuldades devido a quantidade de veículos adaptados em circulação. A respeito dos ônibus, ela disse que as empresas de ônibus desrespeitam o quadro de horário, isso quando não colocam veículos com o elevador estragado ou funcionários despreparados para manusear o equipamento. Devido ao peso da cadeira que chega a cerca de cem quilos,ela tem que esperar o próximo veículo e acaba chegando atrasada. Quando vai há alguns bancos com a cadeira motorizada tem mais facilidade para subir ou descer as rampas e quando está com a outra ela consegue também, mas com um pouco mais de dificuldade. E a respeito dos semáforos ela disse que o tempo é suficiente para sua travessia.Sobre a acessibilidade em lojas, a sua dificuldade foi na parte que possui imóveis mais antigos. Ela disse que já desistiu de entrar em alguns lugares devido à dificuldade de acesso, mas depois de estar lá dentro continuou normalmente fazendo suas compras.Quanto a dificuldade de acesso aos órgãos públicos ela disse que não se lembra de nenhum. Ela disse que diversas vezes deixou de ir a eventos, mas ela se informa antes sobre as condições e se atender ela vai,se não, prefere evitar. Sobre as casas noturnas ela não frequenta com frequência pela falta de banheiro adaptado e que em algumas até tem, mas o local chega a ser utilizado com outros objetivos. Ela trabalha num local adaptado, não tem dificuldade para ir, pois vai de veículo próprio, diferente de quando tinha de ir de ônibus que tinha que esperar cerca de uma hora e meia até vir um veículo adaptado. Nos estacionamentos,as vezes, para

sair, teve que pedir ajuda as pessoas e tem algumas que se oferecem diante da situação que se apresenta. Já no dia-dia com o seu veículo, ela passa por situações de chegar em locais e as pessoas sem dificuldade de locomoção estarem estacionadas nas vagas de cadeirantes e ter que estacionar algumas quadras longe do local. Ela lembra também que as pessoas estacionam coladas no porta malas, daí ela não consegue guardar sua cadeira ou estacionam próximo a porta do motorista e ela não consegue entrar no veículo.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Concluimos com os dados analisados o quanto falta para alcançarmos uma democracia verdadeira e abrangente. Devemos entender as condições de acessibilidade como uma questão social, entender que vivemos numa sociedade onde predomina o preconceito, onde o descrédito atingiu a pessoa com deficiência de tal modo que chega a suprimir socialmente.

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

É preciso reunir esforços de todos, seja governamental, prefeitura, iniciativa privada, pois cabe a cada um de nós, em reservado o Poder Público, construir cidadania, dar sentido e forma aos instrumentos legais pertinentes a esta questão.

Lutar por esse direito é construir cidadania, justiça social como aspiração de um mundo contemporâneo. Retratar sobre acessibilidade significa igualdade social, democracia inclusiva, justiça de fato e reconhecimento as diferenças.

7 LIMITAÇÃO DE PESQUISA

Segundo GIL (2008), normalmente a resolução de problemas se resolve por meio de teste de hipótese. Considerando que há muitas possibilidades de provar

hipóteses, aparecem várias diversidades de delineamento próprio, peculiar, definido pelo objeto de investigação, pela dificuldade de aquisição de dados, pelo nível de certeza exigido e pelo método que se dispõe o pesquisador.

A dificuldade de falar deste tema é diferente para cada pessoa, pois depende muito da personalidade de cada um, da forma como se veem ou se sentem perante a sociedade. Ele pode ser muito forte para alguns falarem sobre essa dificuldade, pois nem todos nasceram assim, se tornaram cadeirantes por motivos diferentes e alguns não se sentem confortáveis em responder o questionário, pelo fato de trazerem lembranças de momentos que estão guardados a anos. Devemos considerar que ao explorar esses questionamentos mexemos com os seus sentimentos mais profundos, que para muitos significa lembrar: frustrações, tristezas, angústia, receio, dor, preconceito, etc.

Devido à dificuldade encontrar cadeirantes que estejam dispostos a falar abertamente sobre a suas experiências e dificuldade do seu dia a dia, que contamos com a colaboração de dois cadeirantes que se disponibilizaram a responder o questionário e falar das suas visões sobre a dificuldade de acessibilidade urbana na cidade de Belo Horizonte.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2004.

BH TRANS. **Acessibilidade para todos**. Disponível em: <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublico/Temas/BHTRANS/Acessibilidade%20para%20Todos>> Acesso em: 07 nov. 2016.

Brasil. Constituição (1988). Rio de Janeiro: Senado Federal, 1989.

BRASIL. LEI Nº 9.078, DE 19 DE JANEIRO DE 2005. **Estabelece a Política da Pessoa com Deficiência para o Município de Belo Horizonte e dá outras providências**. Belo Horizonte/MG, jan 2005.

CAMBIAGHI, S. **Desenho Universal: Métodos e Técnicas para Arquitetos e Urbanistas.** São Paulo: Senac, 2007. 1v. 269 p.

CARMO, Apolônio Abadio do. **Deficiência física: a sociedade brasileira cria e discrimina.** Brasília: Secretaria dos Desportos, 1991.

CERVO, Amado Luiz et al. **Metodologia científica.** 6. ed. São Paulo: Makron Books, 2007.

CERVO, Amado Luiz; et al. **Metodologia científica.** 5. ed. São Paulo: Makron Books, 2002.

Gil, M. **Educação Inclusiva: O que o Professor tem a Ver com Isso?** São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo:shoka Brasil, 2005.165p.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e Técnicas em Pesquisa Social.** 6. Ed. São Paulo: Atlas, 2008.

KOCKELMAN, Kara et al **The nature of ADA's sidewalk cross-slopes requirements: a review of the literature.** 79th Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington (DC),2000.

LIANZA, S.; Sposito, M. de M. **Reabilitação: A Locomoção em Pacientes com Lesão Medular.** São Paulo: SARVIER: Associação Paulista de Medicina, 1994. 122 p.

NOBLE, C. W. **Edifícios residenciais para incapacitados físicos.** In: MILLS, E. D. La Gestión del Proyecto en Arquitectura. Barcelona: Gustavo Gili,1992.

O Município para Todos. Série: Política Municipal para a Pessoa Portadora de Deficiência, 1. Brasília1998.

PATRÍCIO, M.Zuleica. **Qualidade de Vida do Trabalhador: Uma abordagem qualitativa de ser humano através de novos paradigmas.** Florianópolis: PCA, 1999.

PRADO, A. R. de A. **Ambientes Acessíveis.** Artigo publicado no documento sobre o Primeiro Seminário Nacional "A Pessoa Portadora de Deficiência no Mundo do Trabalho", CORDE, 1997. Disponível em: <<http://www.entreamigos.com.br/>> Acesso em: 07 nov. 2016.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. **Cartilhas de Acessibilidade.** Disponível em:
<<http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pldPlc=ecpTax>

onomiaMenuPortal&app=regulacaourbana&tax=28238&lang=pt_br&pg=5570&taxp=0&>Acesso em: 07 nov. 2016.

PREFEITURA DE BELO HORIZONTE. Lei nº 9.078, de 19 de jan. 2005. **Estabelece a política da pessoa com deficiência para o município de Belo Horizonte e dá outras providências.** Disponível em: <<http://www.pbh.gov.br>>. Acesso em: 06 nov.2016.

RABELO, G. B. **Avaliação da Acessibilidade de Pessoas com Deficiência Física no Transporte Coletivo Urbano.** Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Uberlândia. Faculdade de Engenharia Civil – FECIV, 2008.

SANTOS, Lorraine Fogaça dos Santos. **Análise da Acessibilidade para Cadeirantes na Trilha do Engenho no Parque Estadual da Ilha Anchieta – SP.** Balneário Camboriú/SC: UNIVALE, 2011.

WRI BRASIL. **Belo Horizonte: a caminho do plano de acessibilidade.** Disponível em: <<http://wricidades.org/noticia/belo-horizonte-caminho-do-plano-de-acessibilidade>>. Acesso em: 07 nov.2016.

WRI BRASIL. **Workshop avalia acessibilidade no sistema BRT de Belo Horizonte.** Disponível em: <<http://wricidades.org/noticia/workshop-avalia-acessibilidade-no-sistema-brt-de-belo-horizonte>>. Acesso em: 07 nov.2016.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos.** Porto Alegre, Bookman, 2001.