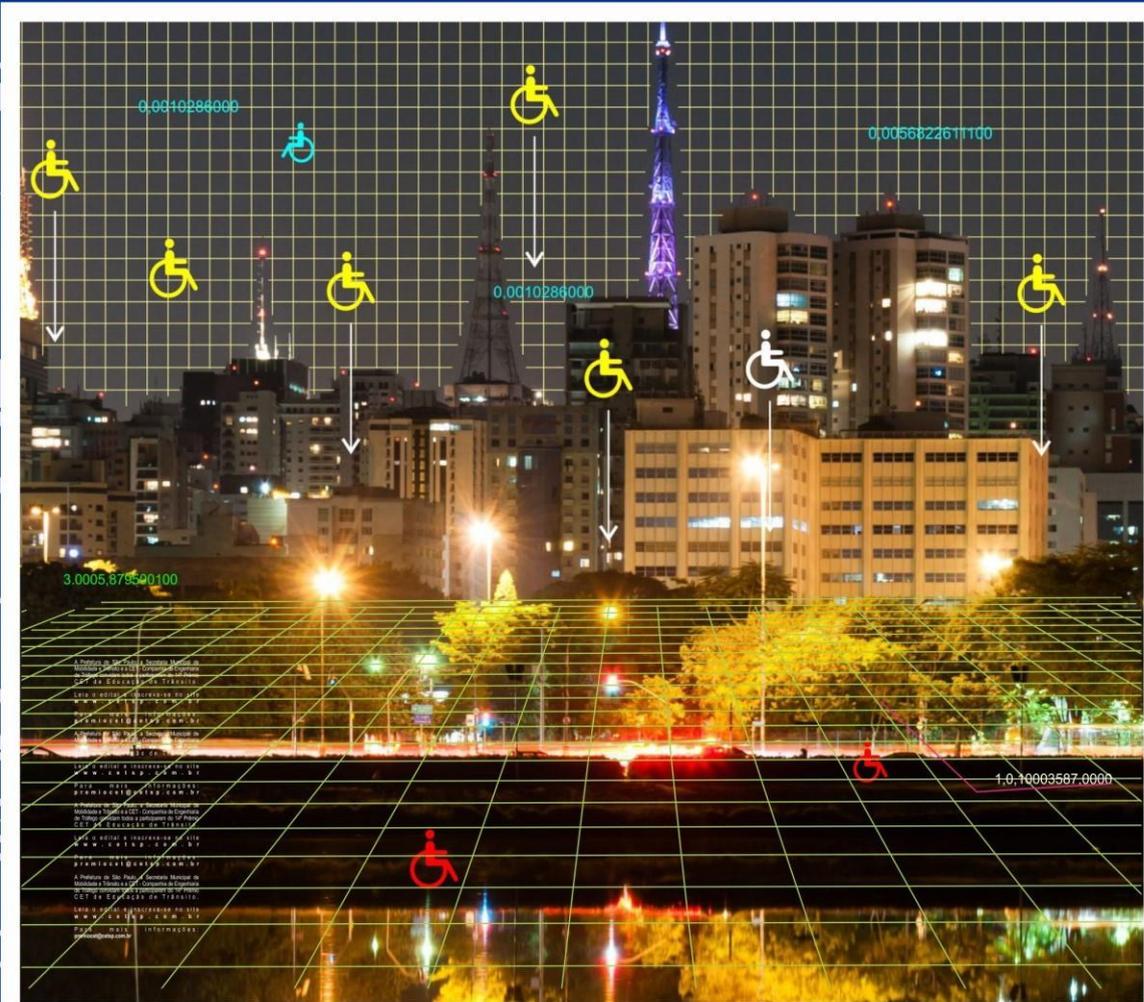




Companhia de Engenharia de Tráfego



Nota Técnica 286

Telma
Maria
Gorgulho
Pereira
Micheletto

Garantir o Direito do
Deslocamento às Pessoas
com Deficiências para
Cidades Inclusivas e
Sustentáveis

Fevereiro/2024

RESUMO

O objetivo deste artigo é propor uma reflexão sobre a importância da Mobilidade Urbana Inclusiva e Sustentável para que as cidades se tornem mais seguras e confortáveis a partir de implementação de programas de políticas públicas e de projetos alinhados às legislações dos Direitos Humanos voltados às pessoas com deficiências e ao cumprimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis – ODS propostos pela ONU através do Pacto Global.

A pesquisa proposta demonstra que as intervenções urbanas com foco na acessibilidade para as pessoas com deficiências, utilizando-se do princípio do desenho universal, propiciam um caminhar seguro e autônomo, resultando na melhoria da vida social e de trabalho, e colaboram para a preservação ambiental.

Na cidade de São Paulo as implantações dos projetos inclusivos do Programa Rotas Acessíveis evidenciaram, através das histórias técnicas, relatos de alunos e de instrutores de Instituição que atendem as pessoas com deficiências visuais, que houve significativa melhora no caminhar para todas as pessoas, equiparando a oportunidade de uso e de acesso nas vias urbanas.

Priorizar políticas públicas que garantam o direito e a dignidade humana das pessoas com deficiências em seus deslocamentos, conscientizando a população desta importância, através do planejamento de metas do poder público em ações inclusivas e sustentáveis, trazem qualidade de vida às pessoas e direcionam os investimentos públicos para a transformação de uma cidade onde todos possam caminhar, usufruir, conviver e compartilhar dos mesmos espaços.

Palavras-chave: Direitos Humanos. Deficiência. Mobilidade Urbana. Acessibilidade. Sustentabilidade.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	4
2. METODOLOGIA.....	5
3. REFERENCIAL TEÓRICO	6
3.1. Direitos Humanos e a pessoa com deficiência.....	6
3.2. A mobilidade urbana inclusiva e sustentável	6
3.3. Sustentabilidade social, desenho universal e acessibilidade	8
4. ROTAS ACESSÍVEIS DA CIDADE DE SÃO PAULO	9
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	15
REFERÊNCIAS.....	16

1. INTRODUÇÃO

Crianças, idosos e pessoas com deficiências são os usuários mais expostos aos riscos de acidentes de trânsito e de trajeto no sistema viário de uma cidade, devido as suas características sensoriais e comportamentais, e a falta de sistemas viários seguros e de infraestrutura adequada.

As pessoas com deficiência representam quase um quarto da população (IBGE, 2010), sendo que 17,2 milhões da população brasileira, ou seja, 8,4% das pessoas, não conseguem de modo algum ou tem grande dificuldade de ouvir, enxergar e se locomover ou, possuem deficiência mental ou intelectual (IBGE, 2022). Dessas pessoas, 24,8% são idosas, o que nos mostra que, conforme a população vai envelhecendo, mais pessoas com algum tipo de limitação irão surgindo. Além disso, a população idosa cresceu 18% em 5 anos, entre 2012 e 2017, passando de 25,4 milhões de pessoas para 30 milhões de pessoas, representando 15% da população brasileira (IBGE, 2018).

Analisar e propor boas práticas aos deslocamentos das pessoas com deficiência, de forma a garantir a sua segurança e a sua autonomia, favorece a participação ativa destas em atividades sociais, de lazer e de trabalho, tendo como premissa a equiparação de oportunidades, o atendimento à acessibilidade, e a participação e inclusão na sociedade que são alguns dos princípios gerais da Convenção Internacional sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência (BRASIL, 2009).

O objetivo deste artigo é verificar que as ações de intervenções urbanas com o foco no atendimento às pessoas com deficiências transformam o cenário urbano mais agradável ao seu uso, tornando as vias mais seguras e os trajetos mais confortáveis. Com as vias mais seguras e atrativamente mais caminháveis, o uso dos transportes particulares reduziria ao longo dos anos, aumentando o uso dos transportes coletivos, das estruturas cicloviárias e das calçadas.

Uma cidade que prioriza as pessoas e o meio ambiente, opta por espaços com mais áreas de descanso e de convivência, e contribui para a contenção das alterações climáticas e da melhoria do ar que respiramos, tornando a Mobilidade Urbana Inclusiva e Sustentável.

2. METODOLOGIA

A metodologia da pesquisa é de natureza aplicada, pois tem como objetivo refletir um problema prático, a melhoria das áreas urbanas (GIL, 2008), especificamente tratar as infraestruturas das vias urbanas e aplicar dispositivos que melhoram os deslocamentos das pessoas, em especial das pessoas com deficiências.

Em relação à natureza das fontes, esta pesquisa é bibliográfica, pois utiliza-se de referenciais teóricos e dados trabalhados por outros pesquisadores e devidamente validados (SEVERINO, 2013). Os principais conceitos analisados são: Direitos Humanos e a pessoa com deficiência; a mobilidade urbana inclusiva e sustentável; sustentabilidade social, desenho universal e acessibilidade.

Ainda em relação às fontes, a pesquisa também é de natureza documental, pois analisa documentos primários que ainda não tiveram tratamento analítico (SEVERINO, 2013). Trata-se da análise dos relatos referente às opiniões de pessoas com deficiências visuais gravadas em vídeo e do documento “Relatório de Vistoria – Rota Acessível Vila Clementino” que foi elaborado a partir de vistorias em campo, realizadas em trecho implantado da Rota Acessível Vila Clementino, ao longo da Rua Borges Lagoa abrangendo 6 (seis) cruzamentos.

As vistorias em campo foram realizadas entre e a equipe técnica formada por gestores de trânsito¹ da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET da Secretaria de Mobilidade e Trânsito - SMT, juntamente com um consultor de acessibilidade da Secretaria da Pessoa com Deficiência – SMPED, ocorrida no dia 16 de agosto de 2022, e também, nos dias 31 de agosto e 5 de setembro de 2022, juntamente com grupos formados por 2 (dois) instrutores e 8 (oito) alunos com deficiência visual da Associação de Deficientes Visuais e Amigos – ADEVA.

A ADEVA foi convidada para avaliar um trecho do projeto implantado da Rota Acessível Vila Clementino por ser uma das instituições que serão atendidas pelas ações do Programa das Rotas e pelo interesse da Instituição em colaborar com o aprimoramento do projeto implantado.

¹ A autora é Gestora de Trânsito, atualmente Supervisora do Departamento de Estudos de Segurança de Modos Ativos - DEA que pertence a Gerência de Segurança de Trânsito – GST, áreas técnicas da CET, responsáveis pelas ações e pelos projetos do Programa das Rotas Acessíveis na cidade de São Paulo.

3. REFERENCIAL TEÓRICO

3.1. Direitos Humanos e a pessoa com deficiência

Os primeiros instrumentos de direitos humanos a tratar das pessoas com deficiências surgiram em 1971, com a Declaração dos Direitos das Pessoas com Retardo Mental e em 1975, com a Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes aprovada na Assembleia Geral da ONU. Até mesmo o marco histórico dos direitos humanos: a Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948 não havia relatado especificamente o assunto, pois a questão no âmbito das Nações Unidas era tratada como tema de desenvolvimento social (MADRUGA, 2021).

Ainda segundo Madrugá (2021, p. 37), os valores dados à questão da deficiência em relação aos direitos humanos, como: dignidade, autonomia e igualdade, na busca de “uma sociedade acessível a todos os seus membros sem distinção”, serviu de paradigma para a modernização do conceito da deficiência na Convenção da ONU:

Pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas (BRASIL, 2007).

No Brasil, o governo assinou em 2009, o Decreto nº 6.949 que promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, com “o propósito de promover, proteger e assegurar o exercício pleno e equitativo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais por todas as pessoas com deficiência e promover o respeito pela sua dignidade inerente”.

Em 2015 foi instituído o Estatuto da Pessoa com Deficiência, trata-se da Lei Brasileira de Inclusão, Lei nº 13.146, dispondo o seu propósito no Art. 1º “[...] 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.”

3.2. A mobilidade urbana inclusiva e sustentável

O respeito aos direitos fundamentais das pessoas é garantido com ações que focam na acessibilidade, possibilitando às pessoas com restrição de mobilidade utilizarem os equipamentos urbanos, os meios de transportes e as áreas de circulação, promovendo assim, equiparação de oportunidades, inclusão e cidadania (CORDE, 2008)

A Lei Brasileira de Inclusão (Lei nº 13.146 de 2015 - Estatuto da Pessoa com Deficiência), dispõe em seu Artigo 3º:

O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para todas as pessoas, inclusive para aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Para garantir a mobilidade das pessoas no sistema urbano de forma segura e autônoma deve-se possibilitar a chegada, a entrada e a utilização de todos os locais públicos e privados, e espaços externos, garantindo a

mobilidade sustentável com políticas públicas para a eficiência das cidades com respeito à coletividade (CAMBIAGHI, 2017).

No Brasil, em 2012, a Lei nº 12.587, que instituiu diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instrumento de política e ferramenta de planejamento de mobilidade urbana, apresenta em seus objetivos: a redução das desigualdades e promoção da inclusão social; a promoção de acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; a melhoria das condições urbanas da população quanto a acessibilidade e a mobilidade; a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos, e ter uma gestão democrática para a melhoria da mobilidade urbana.

Para que as cidades possam ser inclusivas e sustentáveis, a priorização dos modos de transportes ativos (não motorizados) se faz necessária de forma segura e igualitária para todas as pessoas. Segundo o Boletim Técnico da CET (2016): “O caminhar é muitas vezes realizado por prazer e as políticas públicas que venham a contribuir com esse modal são esperadas pela população, entre elas locais seguros, com iluminação, calçadas acessíveis e áreas verdes.”

Entre os 17 ODS, Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis, propostos pela ONU, através do Pacto Global com países membros em 2015, vale destacar que o desenvolvimento urbano com foco nos modais ativos e inclusivos, poderão atingir quatro dos ODS, são eles:

- **Objetivo 3** – Saúde e bem-estar: assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todas as pessoas;
- **Objetivo 10** – Redução das desigualdades; promover a inclusão social, econômica e política de todos;
- **Objetivo 11** – **Cidades e comunidades sustentáveis** tornar as cidades e comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis;
- **Objetivo 13** – **Ação contra a mudança global do clima** combater as alterações climáticas e os seus impactos. (NAÇÕES UNIDAS BRASIL, 2023).

Figura 1 – Logotipo dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis



Fonte: <https://www.pactoglobal.org.br/ods>

A mobilidade urbana sustentável é aquela que se tem um menor impacto na utilização de recursos naturais e que ao mesmo tempo garanta qualidade de vida às pessoas, com deslocamentos seguros e confortáveis (FARIA e LIMA, 2016). Deve ser planejada a longo prazo e aplicada continuamente sem interferências políticas, priorizando os transportes coletivos, ciclovias e calçadas, e outros que utilizam energia limpa, trazendo qualidade de vida e facilitando a locomoção das pessoas (QUINTELLA, 2022).

Segundo GEHL (2013), “Quanto mais pessoas caminharem e pedalarem, quanto maiores as distâncias percorridas a pé ou de bicicleta, maiores serão as recompensas para a qualidade total da cidade e do meio ambiente.”

3.3. Sustentabilidade social, desenho universal e acessibilidade

Nas cidades brasileiras, 36% das viagens diárias são realizadas a pé. Quando consideradas as complementações das viagens realizadas por transporte coletivo, as viagens a pé chegam a 65%, o que representa dois terços das viagens diárias realizadas (MALATESTA, 2018).

A construção de cidades saudáveis e sustentáveis, tem na acessibilidade o direito instrumental das pessoas com deficiências ao acesso a outros direitos (SPINIELI e SOUZA, 2021). Conforme considerado por MADRUGA (2021, p.198), “A deficiência está atrelada a fatores sociais e ambientais os quais devem evolucionar para adquirir desenhos e contornos necessários ao pleno desenvolvimento do indivíduo.”

Tornar os espaços públicos acessíveis, convidativos e atraentes é uma predisposição para atendimento ao conceito de sustentabilidade social como forma de garantir oportunidades a todos as pessoas aos acessos e ao deslocamento pela cidade (GEHL, 2013).

Para promover a mobilidade sustentável, se faz necessário políticas públicas que atendam ao interesse coletivo, devendo ser observados os seguintes aspectos: acessos a todos, livre circulação, utilização dos espaços por todos, boa orientação, segurança à integridade física e funcionalidade que possibilite o uso de maneira autônoma (CAMBIAGHI, 2017).

A aplicação do desenho universal no desenho das cidades e a transformação desses espaços públicos em rotas acessíveis transformam as cidades, em cidades mais seguras e caminháveis, garantindo e protegendo os direitos e a dignidade humana com a eliminação de barreiras atitudinais e ambientais, e a participação política, social, econômica e cultural à todas as pessoas.

A rota acessível deve ter como princípio fundamental o desenho universal. Segundo a ABNT NBR 9050:2020: [...] é um trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos e internos de espaços e edificações, e que pode ser utilizada de forma autônoma e segura por todas as pessoas.

O desenho universal em sua essência é a promoção da acessibilidade para todos e não somente de uma parcela, ou seja, a acessibilidade como uma meta de ampla inclusão. Assim, quando todas as pessoas podem adentrar, utilizar e circular pelos espaços, seja uma edificação ou um ambiente urbano, este espaço está acessível a todas as pessoas (CAMBIAGHI, 2017).

Os projetos que atendem ao desenho universal de acordo com RAMOS e SANTIL (2022) devem buscar “o uso equitativo, a flexibilidade, a simplicidade e a intuição, o baixo esforço físico, o tamanho e o espaço para aproximação”.

4. ROTAS ACESSÍVEIS NA CIDADE DE SÃO PAULO

A cidade de São Paulo atualmente apresenta uma população de aproximadamente 11,5 milhões de habitantes (IBGE, 2022), sendo que 810 mil pessoas apresentam alguma deficiência com grande dificuldade ou não conseguem de modo algum enxergar, ouvir ou se locomover, ou tem deficiência mental ou intelectual. Dentre essas pessoas, 42% apresentam deficiência visual, 27% deficiência motora, 16% deficiência mental ou intelectual, e 15% deficiência auditiva (IBGE, 2010).

A cidade também apresenta 20 mil quilômetros de vias e uma frota de aproximadamente 9 milhões de veículos (IBGE, 2022). Em um estudo realizado pela MOBILIZE (2022) referente às viagens, constatou-se que: 40,2% são realizadas por transporte público, 27,40% por veículos particulares, 29,9% dos cidadãos se deslocam a pé, 0,8% de bicicleta e 1,7 % por outras formas de deslocamentos.

A ocorrência de sinistros de trânsito envolvendo pedestres é outro fator importante a ser observado, pois trata-se de ocorrências nos trajetos que as pessoas utilizam para seu deslocamento. A cidade de São Paulo quase atingiu a meta da “Década de Ação para Segurança no Trânsito”, iniciativa da ONU, com o compromisso de reduzir em 50% as mortes por sinistros de trânsito, reduzindo as mortes no trânsito em 41%, e especificamente em relação aos atropelamentos fatais, atingiu o decréscimo de 48% (CET, 2020). Porém, muitas ações ainda deverão ser implementadas, em relação à segurança nas vias urbanas para os pedestres, pois as 286 mortes de pessoas, ocorridas enquanto caminhavam pela cidade, ainda representam 35% das mortes no trânsito (CET, 2021), ou seja, caminhar pela cidade ainda não é seguro.

As pessoas precisam se deslocar por esta imensa cidade para suas atividades rotineiras, andar pelas calçadas, se transportarem, atravessarem as vias e acessarem os locais desejados. Em todas estas ações, devem ser garantidos os direitos dos cidadãos de ir e vir, assim, as infraestruturas do sistema urbano precisam ser seguras e acessíveis a todas as pessoas.

O Programa das Rotas Acessíveis destina-se à melhoria da segurança e da autonomia das pessoas com deficiências e mobilidade reduzida nos trajetos traçados a partir da necessidade de deslocamento entre as estações de transporte público e os polos de interesse das pessoas com deficiência visual, como instituições que atendem esse público, hospitais, serviços públicos, escolas, faculdades, shoppings, teatros, parques entre outros.

Nas políticas públicas municipal, o Programa das Rotas Acessíveis está inserido no:

- **Plano de Metas do Município de São Paulo (2021-2024)**, através da meta 41, com o “objetivo de estimular a mobilidade ativa de maneira segura para a população, com prioridade para deslocamento a pé, melhorando a caminhabilidade e segurança, em especial das pessoas com deficiências, idosos e crianças.”;
- **Plano Vida Segura**, que é o plano de segurança viária da cidade de São Paulo, instituído pelo Decreto nº 58.717 em 2019, como forma de garantir a mobilidade das pessoas com deficiências na cidade para a equiparação de oportunidades;
- **Plano Municipal de Ações para a Pessoa com Deficiência**, o Inclui Sampa, elaborado em 2021, que marca o compromisso em implantar projetos de Rotas Acessíveis na iniciativa que inclui Acessibilidade e Transportes.

Os projetos das Rotas Acessíveis abrangem as reformas de calçadas de acordo com o Decreto nº 59.671 de 2020, que consolida critérios para padronização das calçadas, respeitadas as Normas Técnicas da ABNT -

consultor da SMPED, onde foi possível observar a necessidade de alguns ajustes, em especial para aprimoramento do uso dos pisos táteis e das botoeiras sonoras, sendo elaborado o Relatório de Vistoria – Rota Acessível Vila Clementino (documento interno da CET de relatos observados nas vistorias técnicas) e o vídeo com as opiniões das pessoas com deficiência visuais sobre as intervenções urbanas no trecho implantado.

A partir de tais documentos, foram verificados que os equipamentos em funcionamento são bastante eficientes para orientação das travessias de pessoas com deficiências visuais e foi unânime o entendimento dos envolvidos acerca da importância dada à implantação do projeto para que mais locais na cidade de São Paulo apresentem as mesmas condições de acessibilidade do trecho avaliado.

Figura 3 - Alunos e monitor da ADEVA na R. Borges Lagoa com R. Napoleão de Barros



Fonte: Relatório de Vistoria – Rota Acessível Vila Clementino (CET, 2022).

Nos documentos mencionados foram registrados relevantes considerações feitas pelas pessoas com deficiências visuais durante a vistoria em campo, as quais estão descritas a seguir:

- Ressaltaram a importância da aplicação dos pisos táteis nas calçadas conectando-os às guias rebaixadas das faixas de travessias ou às colunas das botoeiras sonoras, pois estes dispositivos auxiliam muito na locomoção da pessoa com deficiência visual, possibilitando sua autonomia;
- Destacaram que, apesar da maioria dos alunos deficientes visuais avaliarem como excelente a aplicação das botoeiras sonoras aos semáforos, alguns alunos ainda sentem receio ao atravessar as vias da cidade, devido à falta de respeito de alguns condutores de veículos que tomam atitudes imprudentes, como passar no vermelho do semáforo;
- Relataram a melhoria da identificação das esquinas, trazendo segurança no caminhar;
- Identificaram que o som das botoeiras sonoras traz autonomia para se localizarem e realizarem a travessia nas vias com segurança e confiança, pois muitas vezes não existem pessoas próximas para ajudar, e que seria importante que o piso tátil também fosse aplicado na faixa de pedestres para manterem o direcionamento durante a travessia da via e terem ainda mais autonomia;
- Acrescentaram que, apesar do som das botoeiras ajudar muito na travessia, o dispositivo também poderia ter mensagem falada para quando puderem iniciar a travessia;

Figura 4 - Aluno da ADEVA utilizando a botoeira sonora



Figura 5 - Botoeira sonora instalada em coluna semafórica



Figura 6 - Consultor da SMPED e equipe da CET

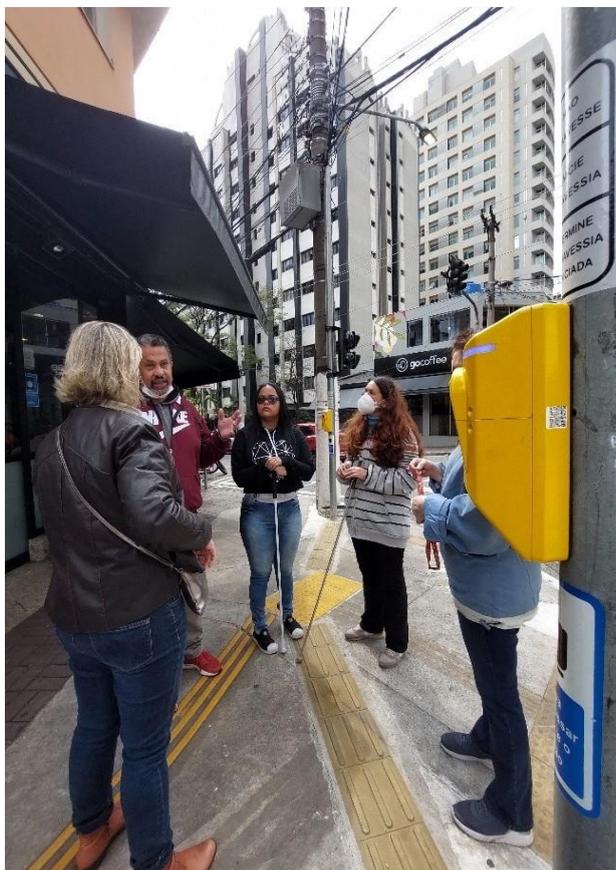


Fonte: Figuras 4, 5 e 6: Relatório de Vistoria – Rota Acessível Vila Clementino (CET, 2022).

- Observaram que o som das botoeiras, durante a travessia, está com volume adequado e que o volume do localizador das botoeiras poderia ser um pouco mais baixo, pois o deficiente visual já tem o piso direcional para chegar até a botoeira;
- Entenderam que conforme as Rotas Acessíveis forem ampliadas na cidade, as pessoas com deficiências visuais irão se habituando ao som da botoeira sonora e todas as demais pessoas entenderão melhor a sua importância para o deslocamento das pessoas com deficiências visuais.

Apesar do Programa das Rotas Acessíveis estar em fase inicial e sendo acompanhada por avaliações comportamentais e técnicas, ainda existe uma preocupação para conscientização e empatia da população, em especial com as botoeiras sonoras com as quais se contactou que, dentre as quarenta que foram implementadas, oito foram vandalizadas.

Figura 7 – Vistoria em campo da equipe técnica da CET com alunos e instrutor da ADEVA



Fonte: Relatório de Vistoria – Rota Acessível Vila Clementino (CET, 2022).

Figura 8 – Avaliação da botoeira sonora por consultor da SMPED



Fonte: Relatório de Vistoria – Rota Acessível Vila Clementino (CET, 2022).

O entendimento da população quanto à diversidade das necessidades das pessoas é um dos principais objetivos a serem atingidos para que os resultados sejam exitosos nos projetos inclusivos, bem como a participação das pessoas com deficiências na elaboração e na avaliação do projeto implantado para os ajustes necessários e o melhor atendimento dos projetos a quem se destina.

Para que projetos inclusivos sejam replicados pela cidade deve-se perseguir campanhas de informações à população referentes às necessidades de locomoção das pessoas com deficiências visuais, assim terão melhor entendimento dos dispositivos aplicados.

O trecho do projeto implantado da Rota Acessível Vila Clementino que se transformou em trajetos acessíveis está sendo muito utilizado por pessoas com diversos tipos de deficiência, pois trouxe maior conforto e segurança, garantindo a acessibilidade através do desenho universal com a equiparação de oportunidades.

De modo geral, foi identificado que o projeto traz autonomia às pessoas com deficiências visuais e melhora as condições das infraestruturas viárias tornando-as acessíveis a todos.

Figura 9 - Pessoas com deficiências atravessando a faixa de pedestres com semáforo sonoro na Rua Borges Lagoa cruzamento com a Rua dos Otonis



Fonte: Relatório de Vistoria – Rota Acessível Vila Clementino (CET, 2022).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Cidades inteligentes são cidades que integram as pessoas, permitem seu caminhar e são acessíveis em seus espaços públicos democráticos, ao mesmo tempo que preservam o meio ambiente. São cidades inclusivas e sustentáveis, que tem em suas políticas públicas, o pensar no bem-estar das pessoas e, independente de suas diversidades, garantem os direitos e a dignidade humana.

Os projetos de intervenções urbanas, como o Programa das Rotas Acessíveis na cidade de São Paulo, priorizam os modais não motorizados, em especial o caminhar, facilitando os acessos e equiparando as oportunidades entre as pessoas e suas atividades, como também preservam os recursos naturais que se deterioram a cada dia com as políticas voltadas à motorização.

É claro que precisamos nos locomover pela cidade em trajetos maiores, priorizando sempre o uso dos transportes coletivos, mas igualmente é preciso caminhar e, neste sentido, é fundamental que os trajetos tenham infraestruturas, sinalizações e orientações mais adequadas, seguras e confortáveis, que garantam a segurança e autonomia das pessoas.

Alinhar as políticas públicas das cidades com a Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiências e os objetivos de desenvolvimentos sustentáveis – ODS, indicados pela ONU, fortalecerá as ações de direitos humanos, contribuindo com o Governo e com a Sociedade no cumprimento e monitoramento de metas saudáveis, inclusivas e sustentáveis para nossas cidades.

REFERÊNCIAS

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 9050:2020**, Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos. Rio de Janeiro, 4. ed. Versão Corrigida, 2021.
- BRASIL. **Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiências**. Protocolo Facultativo à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiências. Brasília, 2007. Disponível em: http://portal.mec.gov.br/index.php?option=com_docman&view=download&alias=424-cartilha-c&category_slug=documentos-pdf&Itemid=30192. Acesso em 07 jun. 2023.
- BRASIL. **Decreto nº 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: p. 3, 26 ago. 2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm. Acesso em 14 jun.2023.
- BRASIL. **Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política de Mobilidade Urbana... Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 1-3, 4 jan. 2012.
- BRASIL. **Lei nº 13.146 de 6 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Diário Oficial da União: seção 1, nº 127, p. 2-4, Brasília, DF, 7 set. 2015.
- CAMBIAGHI, Silvana. **Desenho universal: Métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas**. 4. ed. rev. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2017.
- COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET). **Acidentes de Trânsito**. Relatório Anual 2021. São Paulo, 2021. Disponível em: <http://www.cetesp.com.br/media/1347066/Relatorioanual2021.pdf>. Acesso em 12 de ago.2023.
- COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET). **De Modal de Transporte a satisfação de andar**. Boletim Técnico nº 59. São Paulo, 2016. Disponível em: <http://www.cetesp.com.br/media/507576/bt59.pdf>. Acesso em 12 de mai.2023.
- COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO (CET). **Sinistros de Trânsito**. Relatório Anual. São Paulo, 2020. Disponível em: <http://www.cetesp.com.br/media/1143350/RelatorioAnual2020.pdf>. Acesso em 12 de ago.2023.
- COORDENADORIA NACIONAL PARA INTEGRAÇÃO DA PESSOA PORTADORA DE DEFICIÊNCIA (CORDE). **A Convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência comentada**. Brasília 2008. Disponível em: <https://www.gov.br/governodigital/pt-br/acessibilidade-digital/convencao-direitos-pessoas-deficiencia-comentada.pdf>. Acesso em: 19 jun.2023.
- FARIA, Helena Mendonça, LIMA, Cristina de Araújo. **Andar a pé: mobilidade urbana e sustentabilidade nas regiões metropolitanas brasileiras**. RUA, Campinas, v. 22, n. 1, p. 127–150, 2016. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/rua/article/view/8646073>. Acesso em: 20 jun.2023.
- GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

- GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas S.A., 2008.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS (IBGE). **Agência IBGE Notícias**. Editoria: Estatísticas Sociais, 2018. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/20980-numero-de-idosos-cresce-18-em-5-anos-e-ultrapassa-30-milhoes-em-2017>. Acesso em: 26 mai.2023.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS (IBGE). **Brasil, São Paulo, São Paulo, 2022**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/panorama>. Acesso em: 14 jun.2023. <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/pesquisa/22/28120>. Acesso em:8 jun.2023.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICAS (IBGE). **Pessoas com Deficiências e as Desigualdades Sociais no Brasil**. Estudos e Pesquisas Informação Demográfica e Socioeconômica número 47. Rio de Janeiro, 2022. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101964_informativo.pdf. Acesso em:8 jun.2023
- MADRUGA, Sidney. **Pessoas com deficiências e direitos humanos: ótica da diferença e ações afirmativas**. 4. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2021.
- MALATESTA, Meli. **A rede da mobilidade a pé**. São Paulo: Annablume, 2018.
- MOBILIZE, Brasil. **Estudo Mobilize, 2022**. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/campanhas/estudo-mobilize-2022/painel-dados/>. Acesso em: 05 jul. 2023.
- NAÇÕES UNIDAS BRASIL. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. Disponível em: <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/3><<https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/10>><<https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/11>><<https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/13>>. Acesso em 19 mai. 2023.
- PREFEITURA DE SÃO PAULO, Secretaria da Pessoa com Deficiência. **Inclui Sampa: Plano Municipal de Ações para Pessoas com Deficiências**. São Paulo, 2021. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/pessoa_com_deficiencia/25_10_21%20-%20%20Inclui%20Sampa.pdf. Acesso em: 7 setembro. 2023.
- PREFEITURA DE SÃO PAULO, Secretaria de Governo. **Plano de Metas 21 – 24, Versão Final Participativa**. São Paulo, 2021. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/arquivos/programa_de_metas/programa-de-metas-2021-2024/pdm.relatorio.versao.final.participativa.pdf. São Paulo, 2021. Acesso em: 17 mai. 2023.
- PREFEITURA DE SÃO PAULO, Secretaria de Mobilidade e Transportes. **Rotas Acessíveis**. São Paulo, 2022. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/mobilidade/2%20Rotas%20Acessiveis_compressed.pdf. Acesso em: 30 mai.2023
- PREFEITURA DE SÃO PAULO, Secretaria de Mobilidade e Transportes. **Vida Segura: Plano de Segurança Viária do Município de São Paulo**. São Paulo, 2019. Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/plano_de_segurana_viaria_pmsp_2019_web_1558984227.pdf. Acesso em: 01 jun. 2023.

- QUINTELLA, Marcus Vinicius. **A problemática da mobilidade urbana sustentável nas cidades**. PLURALE em revista 80, 2022. Disponível em: <https://www.plurale.com.br/site/noticias-detalhes.php?cod=20450&codSecao=>. Acesso em: 06 jul.2023.
- RAMOS, Diego Viera; SANTIL, Luiz de Paula F. **A contribuição dos aspectos urbanos para o deslocamento a pé**. PENSAR GEOGRAFIA, v. 6, n. 2, p. 6–24, 2022. Disponível em: <https://periodicos.apps.uern.br/index.php/PGEO/article/view/3811>. Acesso em: 23 mai.2023.
- SÃO PAULO. **Decreto nº 59.671 de 7 de agosto de 2020**. Consolida os critérios para a padronização das calçadas...Diário Oficial da Cidade: p.3, 8 ago. 2020. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-59671-de-7-de-agosto-de-2020>. Acesso em: 13 ago. 2023
- SEVERINO, Antônio J. **Metodologia do trabalho científico**. São Paulo: Cortez, 2013.
- SPINIELI, André Luiz Pereira; SOUZA, Letícia de Paula. **Cidades saudáveis e sustentáveis: acessibilidade urbana como instrumento para efetivação dos direitos humanos das pessoas com deficiência**. Revista Ciências Humanas, v. 14, n. 1, 2021. Disponível em: <https://www.rchunitau.com.br/index.php/rch/article/view/672>. Acesso em: 10 jun. 2023.