



Data: 04/10/2021

*“Neste texto, considera-se mobilidade como a movimentação efetiva ou potencial de pessoas e coisas; acessibilidade, por sua vez, é a capacidade das pessoas de chegarem ao local desejado e de fazerem coisas chegarem ao destino. A distinção parece sutil – e de fato o é: ao se falar em mobilidade, implicitamente fala-se em movimento e sistema de transporte, inclusive infraestrutura, enquanto a ideia de acessibilidade remete principalmente às pessoas e à possibilidade de elas alcançarem os destinos desejado. A primeira foca a infraestrutura e o equipamento, ao passo que a segunda mira a pessoa”. (SILVA, Eduardo Fernandez. **Meio Ambiente e Mobilidade Urbana**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2014, p. 37).*

NOTA TÉCNICA CONJUNTA CEAMA / CAODH / CEDUC / CEAT Nº 01/2021

CENTRO DE APOIO OPERACIONAL DO MEIO AMBIENTE
E URBANISMO - CEAMA
CENTRO DE APOIO OPERACIONAL E DEFESA DA EDUCAÇÃO - CEDUC
CENTRO DE APOIO OPERACIONAL DOS DIREITOS HUMANOS - CAODH
CENTRAL DE APOIO TÉCNICO - CEAT

*O Centro de Apoio Operacional do Meio Ambiente e Urbanismo (CEAMA), a Central de Apoio Técnico (CEAT), o Centro de Apoio Operacional e Defesa da Educação (CEDUC) e o Centro de Apoio Operacional dos Direitos Humanos (CAODH) do Ministério Público da Bahia, resolvem expedir a presente **NOTA TÉCNICA CONJUNTA SOBRE MOBILIDADE URBANA, ACESSIBILIDADE E MICROACESSIBILIDADE DAS UNIDADES ESCOLARES**, nos seguintes termos:*

I - POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

CONSIDERANDO a edição da Lei nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, tendo por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (art. 2º, PNMU);



CONSIDERANDO que a Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece como objetivos proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades (art. 7º, III e IV, PNMU);

CONSIDERANDO que compete aos Municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial (Art. 30, da Constituição Federal);

CONSIDERANDO que são atribuições dos Municípios planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano, prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial e capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município (Art. 18, PNMU);

CONSIDERANDO que a política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes (Art. 182, CF/88).

CONSIDERANDO que o Plano de Mobilidade Urbana, obrigatório para os Municípios com população acima de 20.000 habitantes, integrado e compatível com o Plano Diretor, é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, devendo contemplar os seguintes aspectos: serviços de transporte público coletivo; circulação viária; infraestruturas do sistema de mobilidade urbana; acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados; operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária; polos geradores de viagens; áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos; áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada; mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana;

CONSIDERANDO que o prazo estabelecido pelo artigo 24,§ 4º para elaboração dos Planos Municipais de Mobilidade Urbana se encerra em 12 abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes e em 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes, findo o qual ficarão os Municípios impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

CONSIDERANDO que a acessibilidade é meio para o exercício do direito à liberdade e demais direitos fundamentais (educação, saúde, trabalho, lazer etc.) e que deve ser adotado o desenho universal, objetivando a utilização dos espaços por todos, com autonomia, segurança e conforto, alcançando, portanto, *status* de interesse público;

CONSIDERANDO que o conceito de “mobilidade urbana inclusiva”¹ abrange o atendimento às necessidades de **todos** os usuários, permitindo autonomia e segurança no deslocamento e no uso dos espaços das cidades, independentemente do tipo de modal utilizado, atendendo o direito de ir e vir previsto na Constituição Federal;

II - MOBILIDADE DOS EDUCANDOS: ACESSO À ESCOLA

CONSIDERANDO que a ausência do oferecimento de infraestrutura básica, a exemplo **de ruas acessíveis e seguras, transporte de qualidade e educação**, compromete o desenvolvimento social do sujeito, portanto, colocando em risco o processo de escolarização dos educandos e o seu desenvolvimento pleno como cidadãos.

CONSIDERANDO que a mobilidade ativa da criança até a escola estimula a aprendizagem, o estabelecimento de conexões com o ambiente e a cidade, além de hábitos saudáveis, requerendo para tanto a disponibilidade de acesso a um transporte de qualidade, um bom sistema coletivo e infraestrutura favorável para o caminhar e pedalar em segurança.

¹ Acessibilidade em espaços urbanos. Módulo 2: **Mobilidade Urbana e Acessibilidade**. Enap Escola Nacional de Administração Pública, 2020. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/handle/1/5455>. Acesso em 22 jan 2021.

CONSIDERANDO que o artigo 208 da Constituição Federal/88 destaca o dever do Estado na garantia da educação, estabelecendo no inciso VII que o atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, deve acontecer mediante programas suplementares, entre eles o do **transporte escolar como meio de garantir o acesso à educação**, como direito público e subjetivo.

CONSIDERANDO que o Plano Nacional de Educação (Lei Federal 13.0005/2014), na estratégia 4.6, da Meta 4, estabelece que devem ser mantidos e ampliados “os programas suplementares que promovam a acessibilidade nas instituições públicas, para garantir o acesso e a permanência dos (as) alunos (as) com deficiência por meio da adequação arquitetônica, da oferta de transporte acessível e da disponibilização de material didático próprio e de recursos de tecnologia assistiva, assegurando, ainda, no contexto escolar, em todas as etapas, níveis e modalidades de ensino, a identificação dos (as) alunos (as) com altas habilidades ou superdotação”.

CONSIDERANDO que por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), o Governo Federal criou programas que auxiliam os Estados, Distrito Federal e Municípios na oferta de serviços que garantam a todos o direito constitucional de acesso à educação. Assim, foram criados o Programa de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE)² e o Programa Caminho da Escola³.

CONSIDERANDO que além dos programas supramencionados, os recursos do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (FUNDEB) deverão ser aplicados nas despesas enquadradas como de “manutenção e desenvolvimento do ensino”, previstas no artigo 70 da Lei Federal nº 9.394/96 (Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional), dentre as quais estão compreendidas as de manutenção de programas de transporte escolar (art. 70, inciso VIII, da LDB), assim como a aquisição de veículos escolares apropriados ao transporte de alunos da educação básica pública da zona rural, devidamente equipados

² Disponível em: <https://www.gov.br/secretariadegoverno/pt-br/portalfederativo/guiainicio/prefeito/trilhas-100-dias-de-governo/programa-nacional-de-apoio-ao-transporte-escolar-2013-pnate#:~:text=O%20Programa%20Nacional%20de%20Apoio.el%C3%A9trica%20e%20familiar%2C%20recupera%C3%A7%C3%A3o%20de..> Acesso em 10 ago 2021.

³ Disponível em: <https://www.fnde.gov.br/programas/caminho-da-escola>. Acesso em 09 ago 2021.



e identificados como de uso específico nesse tipo de transporte, em observância ao disposto no Código Nacional de Trânsito (Lei nº 9.503, de 23/09/97).

CONSIDERANDO conforme disposto na Resolução/FNDE nº 45, de 20/11/2013⁴, art. 4º, que os veículos escolares poderão ser utilizados também para o transporte de estudantes da zona urbana e da educação superior, conforme regulamentação a ser expedida pelos estados, Distrito Federal e Municípios, desde que não haja prejuízo ao atendimento dos estudantes residentes na zona rural e matriculados nas escolas das redes públicas de ensino básico.

CONSIDERANDO o art. 2º, da Resolução/FNDE nº 45 de 2013, no qual consideram-se veículos de transporte escolar, aqueles adquiridos por meio de adesão à ata de pregão eletrônico para registro de preços do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), tais como: I – ônibus: veículo rodoviário automotor de passageiros especificado como Ônibus Escolar; II – bicicleta: veículo de propulsão humana para uso individual, especificado como Bicicleta Escolar; III – embarcação: veículo aquaviário automotor especificado como Lancha Escolar ou Barco Escolar.

CONSIDERANDO que de acordo com art. 11 da supracitada Resolução do FNDE, sem prejuízo das atribuições dos controles externo e interno, qualquer pessoa física poderá representar ao Ministério Público Federal informando a prática de conduta irregular no uso dos veículos de transporte escolar, com vistas à aplicação ao agente público das sanções previstas na forma da legislação vigente.

III - ACESSIBILIDADE E MICROACESSIBILIDADE

CONSIDERANDO que o artigo 3º da lei nº 10.098/2000, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida; que 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

⁴ Disponível em: <https://www.fnde.gov.br/index.php/ acesso-a-informacao/institucional/legislacao/item/5032-resolu%C3%A7%C3%A3o-cd-fnde-n%C2%BA-45,-de-20-de-novembro-de-2013>. Acesso em 12 agos 2021.

com mobilidade reduzida e que o passeio público, elemento obrigatório de urbanização e parte da via pública, normalmente segregado e em nível diferente, destina-se somente à circulação de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano e de vegetação.

CONSIDERANDO que incumbe ao Ministério Público a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis, bem como os direitos individuais homogêneos da pessoa com deficiência, especialmente para garantir a acessibilidade em todos os níveis, de acordo com o art. 3º, da Lei n. 7.853/89 e nos termos da Lei nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência);

CONSIDERANDO que a questão da acessibilidade para pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida, **incluídas as crianças e adolescentes**, e idosos tem representado significativo aumento na demanda por parte da sociedade e, por conseguinte, das Promotorias de Justiça do Estado;

CONSIDERANDO que a **acessibilidade** pode ser conceituada como o conjunto das condições para ter acesso, de maneira direta, com o mínimo de obstáculos físicos, pelas pessoas com as mais diversas condições de limitação de locomoção, no menor intervalo de tempo possível, aos equipamentos urbanos, veículos ou destinos finais desejados, estando esse conceito interrelacionado com a mobilidade, com a abrangência espacial do sistema viário e dos sistemas de transporte em função das possibilidades de acesso à cidade em si, associada ao planejamento urbano e dos transportes;

CONSIDERANDO que a **micro acessibilidade** é a aplicação desse conceito à escala humana, tendo como foco as condições ergonômicas e o desenho arquitetônico especificamente, incluindo na sua dimensão a caminhabilidade, a segurança, a iluminação e o conforto;

CONSIDERANDO que as condições de **mobilidade a pé** são o foco para a compreensão da acessibilidade no espaço urbano, com destaque para as condições de qualificação das calçadas, sendo essa qualificação mensurável pelas seguintes variáveis: dimensionamento da largura e compatibilização com os usos do local; elementos arquitetônicos para permitir o acesso por todas as pessoas; conexões seguras integrando

a calçada como uma rede e protegendo o pedestre de veículos e outras situações de risco; sinalização coerente, legível e clara; superfície qualificada, proporcionando um piso firme e regular para calçados e cadeiras de rodas, carrinhos de bebê, etc.; segurança pública; drenagem eficiente; atratividade do local;

CONSIDERANDO, em complemento ao sentido dos conceitos de mobilidade e acessibilidade, efetivando o direito ao uso do espaço urbano, o conceito de **caminhabilidade**, como a medida em que as características do ambiente urbano favorecem sua utilização para deslocamentos a pé, levando em conta, além das variáveis citadas anteriormente, as distâncias a serem percorridas, tanto a pé quanto às estações de transporte, o uso do solo, diurno e noturno, a presença de edificações com fachadas permeáveis e ativas (como lojas, lanchonetes e outros espaços que comuniquem a edificação com o pedestre), ausência de muros e cercas, iluminação urbana, fluxo de pedestres em diversos horários, sombra e abrigo do sol forte e da chuva, coleta de lixo e varrição urbana e mitigação de poluição sonora;

CONSIDERANDO as condições de localização dos equipamentos urbanos, especialmente a localização dos equipamentos de ensino fundamental e médio, para os quais, segundo a bibliografia especializada, é recomendada a localização a uma distância de até 800 m ou 10 minutos de deslocamento a pé das residências dos alunos⁵;

CONSIDERANDO que a concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a legislação específica e as regras contidas no Decreto nº5.296/2004.

CONSIDERANDO o conceito de **rota acessível** contido na ABNT NBR 9050/2015 como trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecte os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e mobilidade reduzida, podendo

⁵ SILVA, L., GASTELMUNDI, E., ROSSI, Alberto. Equipamientos Urbanos 2: notas de equipamiento de educación, salud, culto, industria e comércio. Brasília: UNB, 1972.



incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, pisos, corredores, escadas e rampas, entre outros.

CONSIDERANDO as definições do Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9503/1997), no qual **calçada** é a “parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins”; **passeio** é parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas; e **via** é superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central;

CONSIDERANDO que além da calçada, a rota acessível deve assegurar a acessibilidade em cruzamentos e intersecções seguindo os parâmetros estabelecidos pela NBR 9050;

CONSIDERANDO que, segundo a NBR ABNT 16.537, é necessária ainda a **instalação de piso tátil nas travessias**, posicionada paralelamente à faixa de travessia ou perpendicular ao sentido da caminhada e sinalização tátil direcional transversal à calçada indicando as travessias;

IV - ACESSIBILIDADE NAS EDIFICAÇÕES: UNIDADES ESCOLARES

CONSIDERANDO que a Constituição Federal de 1988, no seu artigo 206, inciso I, estabelece que o ensino será ministrado com base no princípio de igualdade de condições para o acesso e permanência na escola.

CONSIDERANDO que a Constituição Federal de 1988, no seu artigo 206, inciso VII, estabelece que o ensino será ministrado com base no princípio de garantia de padrão de qualidade, portanto, sendo a acessibilidade no ambiente escolar um dos elementos essenciais para o atendimento da supracitada garantia.



CONSIDERANDO **a educação constitui direito da pessoa com deficiência**, assegurados **sistema educacional inclusivo em todos os níveis** e aprendizado ao longo de toda a vida, de forma a alcançar o máximo desenvolvimento possível de seus talentos e habilidades físicas, sensoriais, intelectuais e sociais, segundo suas características, interesses e necessidades de aprendizagem. De acordo com o Estatuto da pessoa com deficiência, Lei 13.146/2015, no seu artigo 27.

CONSIDERANDO que o Estatuto da Pessoa com Deficiência, visando garantir o direito à educação estabelece em seu artigo 28 que “ incumbe ao poder público assegurar, criar, desenvolver, implementar, incentivar, acompanhar e avaliar: (...) II - aprimoramento dos sistemas educacionais, visando a garantir condições de acesso, permanência, participação e aprendizagem, por meio da oferta de serviços e de recursos de acessibilidade que eliminem as barreiras e promovam a inclusão plena; (...) V - adoção de medidas individualizadas e coletivas em ambientes que maximizem o desenvolvimento acadêmico e social dos estudantes com deficiência, favorecendo o acesso, a permanência, a participação e a aprendizagem em instituições de ensino; (...) XVI - acessibilidade para todos os estudantes, trabalhadores da educação e demais integrantes da comunidade escolar às edificações, aos ambientes e às atividades concernentes a todas as modalidades, etapas e níveis de ensino;

CONSIDERANDO a importância da regularidade das edificações quanto à promoção da acessibilidade, observando os parâmetros técnicos estabelecidos pela NBR 9050- acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos-, que objetiva a utilização com autonomia, conforto e segurança à maior quantidade de pessoas possível, sobretudo aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida;

CONSIDERANDO que a lei federal 13.146/15, no seu art. 54, inciso I c/c art. 60, estabelece a obrigatoriedade de projeto técnico para a regularização de imóveis, fiscalização, licenciamento, mudanças uso, renovação de alvarás;

CONSIDERANDO que as **demandas de acessibilidade devem ser entendidas como requisitos essenciais ao atendimento da função social da propriedade em todos os ambientes construídos** (praças, pontos de ônibus, passeios, edifícios), com base na lei federal 13.146/ 2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), posteriormente reforçadas



pela Lei Federal 13.425/2017 (sobre medidas de prevenção e combate a incêndio e a desastres em estabelecimentos, edificações e áreas de reunião de público);

CONSIDERANDO a correlação entre acessibilidade e segurança, que devem ser verificados na emissão do Alvará de Funcionamento, em conformidade com a ABNT NBR 9050/2020 e§ 1º do art. 60 da lei 13.146/2015;

CONSIDERANDO que o descumprimento das normas de prevenção contra incêndios está associado às mesmas consequências administrativas que o descumprimento das exigências de acessibilidade, incorrendo em improbidade administrativa tipificada no artigo 11 da Lei n. 8429/92, conforme previsto no artigo 13 c/c art. 2º da lei 13.425/2016.

CONSIDERANDO o que exige a Lei Federal 13.146 no artigo 54, inciso I, de que todos os imóveis de uso público e coletivo devam atender às normas legais e técnicas de acessibilidade (ABNT NBR 9050/2020, dentre outras).

CONSIDERANDO ser necessário que o projeto identifique a especificação dos materiais de construção; detalhe as concepções construtivas (rampas, guarda-corpo, instalações dos banheiros), dentre outras informações.

CONSIDERANDO a obrigação do Município de disponibilizar projeto técnico atualizado, a cada 03 anos, e em nível executivo (com RRT e ART), Plano de Manutenção, visando instruir os processos administrativos, de acordo com a Lei Federal 13.146/2015 e Normas da ABNT, bem como Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros(AVCB) ou documento similar emitido por município.

V - DO CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO

CONSIDERANDO que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito (Artigo 1º do Código de Trânsito Brasileiro -CTB);

CONSIDERANDO que é responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou incorreta colocação, conforme artigo 90 do CTB;

CONSIDERANDO que o artigo 24 do CTB dispõe competir aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: *I - cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito, no âmbito de suas atribuições; II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; (...) V - estabelecer, em conjunto com os órgãos de polícia ostensiva de trânsito, as diretrizes para o policiamento ostensivo de trânsito; (...) XIV - implantar as medidas da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito; XV - promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN; (...) XIX - articular-se com os demais órgãos do Sistema Nacional de Trânsito no Estado, sob coordenação do respectivo CETRAN.*

VI - ORIENTAÇÕES:

Assim, demonstrada a obrigação do Município de elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, nos prazos previstos no artigo 24 § 4º da lei nº 12.587/2012, respeitada a participação da sociedade civil, bem como a responsabilidade de assegurar mobilidade, acessibilidade, segurança e integridade física da comunidade escolar, no trajeto para as escolas e colégios, o presente documento, respeitada a garantia constitucional da independência funcional, **ORIENTA** aos Promotores(as) de Justiça, especializados na defesa da ordem urbanística, na garantia do direito à educação, como também na salvaguarda da dignidade das pessoas com deficiência, e mui especialmente, aos(as) aderentes ao Projeto Movimenta - Planejando a Mobilidade Urbana, para que:

- Adotem as medidas legais cabíveis, sugerindo inicialmente a expedição de recomendação para que os municípios iniciem a elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, considerando a proximidade dos prazos previstos no artigo 24 § 4º da lei nº 12.587/2012 e as consequências legais para os municípios;

- Adotem, as medidas legais cabíveis, ante o disposto acima e na legislação pátria vigente, para adequação das unidades escolares, bem como o seu entorno sobre a acessibilidade, micro acessibilidade e mobilidade urbana, visando a segurança das edificações e a melhoria da qualidade de vida das pessoas, especialmente do público usuário.
- Adotem, as medidas legais cabíveis, para regularizar e adequar o transporte escolar municipal, atendendo às condições de acessibilidade e mobilidade.

Salvador, 04 de outubro de 2021.



Yuri Lopes de Mello

Promotor de Justiça

Coordenador do CEAMA



Adalvo Nunes Dourado Jr

Promotor de Justiça

Coordenador do CEDUC

EDVALDO
GOMES
VIVAS: 858199
72520

Assinado de forma
digital por EDVALDO
GOMES
VIVAS: 85819972520
Data: 2021.09.30
14:45:50 -0300'

Edvaldo Gomes Vivas

Promotor de Justiça

Coordenador do CAODH



Delina Santos Azevedo

Assessoria Jurídica

CEAMA



José Sérgio Gomes da Silva

Pedagogo / CEDUC

Doutor em educação



**Inês Isabele Santos dos
Santos – Analista CAODH**



Rodrigo Almeida Alves

Urbanista - CIGEO



Juliana Meira A. Kaminsky

Arquiteta - CEAT



Alexandre Andrade Matos
Arquiteto - CEAT

REFERÊNCIAS:

Legislação:

BRASIL. Lei Federal nº 8429/1992 - Dispõe sobre as sanções aplicáveis aos agentes públicos nos casos de direta, indireta ou fundacional e dá outras providências.

BRASIL. Lei Federal nº 10.098 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.

BRASIL. Lei Federal nº 10.257 de 2001 (Estatuto da Cidade) - Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

BRASIL. Decreto Federal nº 5.296 de 2004 - Regulamenta as Leis nºs 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.

BRASIL. Lei Federal nº 12.587 de 2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) - Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 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 nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

BRASIL. Lei nº 13.005, de 25 de junho de 2014. Aprova o Plano Nacional de Educação (PNE) e dá outras providências. Brasília: Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, 26 jun.

BRASIL. Lei Federal nº 13.146 de 2015 (Lei Brasileira de Inclusão) - Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência.

BRASIL. Lei Federal nº 13.425 de 2017 - Estabelece diretrizes gerais sobre medidas de prevenção e combate a incêndio e a desastres em estabelecimentos, edificações e áreas de reunião de público; altera as Leis nºs 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 10.406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil; e dá outras providências.

BRASIL. Lei Federal nº 14.113, de 25 de dezembro. Regulamenta o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb), de que trata o art. 212-A da Constituição Federal; revoga dispositivos da Lei nº 11.494, de 20 de junho de 2007; e dá outras providências.

ABNT NBR 9050, atualizada em 2020 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos;



ABNT NBR 16537:2016 Versão corrigida 2:2018 - Acessibilidade - Sinalização tátil no piso - Diretrizes para elaboração de projetos e instalação.

ABNT NBR 10.339:2018 - Piscina - Projeto, execução e manutenção, elaborada pela Comissão de Estudo Especial de Piscina.

Publicações:

ENAP. Acessibilidade em espaços urbanos. Módulo 2: **Mobilidade Urbana e Acessibilidade**. Enap Escola Nacional de Administração Pública, 2020. Disponível em: <https://repositorio.enap.gov.br/handle/1/5455>. Acesso em 22 jan 2021.

ABCP / CREA-BA. **Guia Prático para a Construção de Calçadas**. Disponível em: [Guia prático para a construção de calçadas \(mobilize.org.br\)](#). Acesso em: 22 jan 2021.

ITDP Brasil. **Índice de Caminhabilidade, ferramenta**. 2ª Ed. Disponível em <<https://itdpbrasil.org/indice-de-caminhabilidade/>>. Acesso em 25 jan 2021.

SILVA, Eduardo Fernandez. **Meio Ambiente e Mobilidade Urbana**. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2014.

WRI Brasil. **8 Princípios da Calçada**. Construindo cidades mais ativas. Disponível em <<https://wribrasil.org.br/pt/publicacoes/8-principios-da-calcada>> Acesso em 20 jan 2021.