



Universidade de Brasília – UnB
Centro de Excelência em Turismo – CET
Curso de Especialização em Gestão e Marketing do Turismo – GMT

TURISMO EM BRASÍLIA: UM DESAFIO PARA AS
PESSOAS PORTADORAS DE NECESSIDADES
ESPECIAIS

Eugenia Barrantes Castegnaro de Jiménez

Orientador: Prof. Msc. José Parente Filho

Brasília – DF
Maio, 2004

Universidade de Brasília – UnB
Centro de Excelência em Turismo – CET
Curso de Especialização em Gestão e Marketing do Turismo – GMT

TURISMO EM BRASÍLIA: UM DESAFIO PARA AS PESSOAS
PORTADORAS DE NECESSIDADES ESPECIAIS

Eugenia Barrantes Castegnaro de Jiménez

Banca Examinadora

José Parente Filho, Mestre
Orientador

Domingos Spezia, Doutor
Membro da Banca

Monografia apresentada ao Centro de
Excelência em Turismo da Universidade
de Brasília como requisito parcial para
obtenção do certificado de Especialista
em Gestão e Marketing do Turismo

Brasília – DF
11 de Maio, 2004

Castegnaro de Jiménez, Eugenia Barrantes

Turismo em Brasília : um desafio para as pessoas portadoras de necessidades especiais / Eugenia Barrantes Castegnaro de Jiménez. Brasília, 2004.

65 f.

Monografia (especialização) – Universidade de Brasília, Centro de Excelência em Turismo, Curso de Especialização Lato Sensu em Gestão e Marketing do Turismo, 2004.

Orientador: Prof. Msc. José Parente Filho

1. Turismo. 2. Acessibilidade. 3. Portadores de necessidades especiais.

Eugenia Barrantes Castegnaro de Jiménez

TURISMO EM BRASÍLIA: UM DESAFIO PARA AS PESSOAS
PORTADORAS DE NECESSIDADES ESPECIAIS

Comissão Avaliadora

José Parente Filho, Mestre
Orientador

Prof. Domingos Spezia, Doutor

Brasília – DF
11 de Maio, 2004

Dedicatória

A Brasília, cidade mágica e ao seu povo feliz.

A Sergio, Diana e Gianina.

A meus pais, Antonio e Maya.

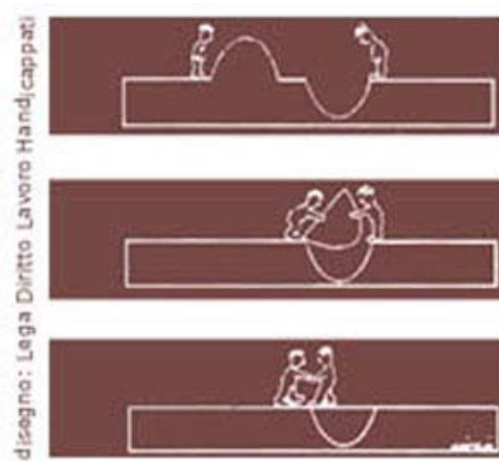
A Lina.

Agradecimentos

A Efraim, meu marido, pela sua ajuda e solidariedade em todos os meus empreendimentos.

Agradeço também a Sra. Solange Amorelli Knorxel e a Sra. Ivanilde no Senado Federal.

Ao meu caro professor Parente pela dedicação como orientador.



“Transformando o vínculo em oportunidade”
Curso de Formação A Proteção de Todos Sem Barreiras.
Università degli Studi di Roma La Sapienza

Resumo

O presente trabalho apresenta uma revisão das leis sobre as condições de acessibilidade nos prédios e monumentos de Brasília. O estudo incluiu visitas aos monumentos de Brasília, nos quais os acessos, vias e equipamentos foram avaliados mediante metodologia desenvolvida pela autora. Apresenta recomendações para os governos locais visando executar adaptações imediatas nos monumentos e prédios públicos melhorando a acessibilidade. Os governos federais, estaduais e do Distrito Federal poderão estabelecer políticas de incentivo e desenvolvimento do turismo voltados a atender as pessoas portadoras de necessidades especiais.

Abstract

This paper presents a review of the laws and regulations enacted to increase the accessibility to public spaces in the city of Brasilia. The study included a visit to several monuments in Brasilia in which the accessibility is rated through a methodology developed by the graduate. The study presents a recommendation to the local authorities to make an immediate investment in priority works to improve the accessibility in Brasilia as a signal that the federal and local governments do care about the tourism of people with disabilities.

Sumário

Lista de tabelas	11
Lista de ilustrações	12
Lista de abreviaturas	13
1. Introdução	14
2. Revisão de literatura	22
3. Metodologia e análise dos resultados	35
4. Considerações finais e conclusões	46
5. Referências bibliográficas	49
Anexos	

Lista de tabelas

Tabela 1: Avanços na literatura orientada à eliminação das barreiras arquitetônicas em Roma 33

Tabela nº 2: Critérios de avaliação das características de acesso aos monumentos 38

Tabela nº 3: Listagem dos monumentos nacionais em Brasília 39

Tabela nº 4: Listagem dos museus em Brasília 40

Lista de ilustrações

Ilustração nº 1: Apresentação gráfica dos resultados da avaliação de acessibilidade nos monumentos	25
Ilustração nº 2: Características de acessibilidade dos monumentos de Brasília (Catedral, Praça dos Três Poderes, Palácio da Justiça, Espaço Lúcio Costa e Teatro Nacional)	41
Ilustração nº 3: Apresentação gráfica dos resultados da avaliação do Panteão Nacional	44
Ilustração nº 4: Apresentação gráfica do grau de aceitabilidade dos fatores de avaliação dos monumentos nacionais	45

Lista de abreviaturas

<u>ADA</u>	<u>Americans with Disabilities Act</u>
APADA	Associação dos Pais e Amigos dos Deficientes Auditivos
<u>APRODDIS</u>	<u>Asociación Pro Desarrollo de la Persona con Discapacidad,</u> <u>Perú</u>
<u>CORDE/DF</u>	<u>Diretoria para Integração da Pessoa Portadora</u>
<u>EMBRATUR</u>	Instituto <u>Brasileiro do Turismo</u>
<u>GDF</u>	<u>Governo do Distrito Federal</u>
<u>IBGE</u>	<u>Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística</u>
<u>MEC</u>	<u>Ministério de Educação</u>
<u>OMS</u>	<u>Organização Mundial da Saúde</u>
PPD	Pessoa Portadora de Deficiência
<u>SATH</u>	<u>Society for Accesible Tourism and Hospitality</u>
<u>SEESP</u>	<u>Secretaria de Educação Especial</u>
<u>SETUR</u>	<u>Secretaria de Turismo do Distrito Federal</u>
<u>SUCAR</u>	<u>Secretaria de Coordenação das Administrações Regionais</u>

1. Introdução

Esta monografia foi feita com a intenção de demonstrar a carência de acessos e vias aos monumentos e prédios públicos em Brasília para pessoas portadoras de deficiências físicas. Pode-se comprovar que em matéria de legislação, o Brasil está tão preparado quanto os países do primeiro mundo. A questão é que essas leis não são cumpridas, chegando a ser inconstitucional o fato dos monumentos e prédios públicos não oferecerem condições para os cidadãos como escrito na Constituição Federal de 1988.

Esta monografia tem, portanto, a intenção de conscientizar os profissionais da área do turismo, bem como arquitetos e engenheiros sobre as necessidades que a população de pessoas portadoras de necessidades especiais requer para poder usufruir o direito ao lazer que a constituição garante para todos os brasileiros.

Do ponto de vista do turismo e da economia, o turismo de pessoas portadoras de deficiências físicas no Brasil representa um mercado significativo o qual não foi ainda identificado pelas empresas nem pelos governos como fonte de renda. E finalmente, do ponto de vista dos Direitos Humanos fica clara a violação dos mesmos devido ao fato da inexistência dos acessos e vias.

O turismo em geral é uma importante fonte de renda da cidade de Brasília e seu entorno. O Planalto Central dispõe de paisagens espetaculares. O geógrafo Euclides da Cunha assim o descreveu:

“O planalto central do Brasil desce, nos litorais do sul, em escarpas inteiriças, altas e abruptas. Assoberba os mares; e desata-se em chapadões nivelados pelos visos das cordilheiras marítimas, distendidas do Rio Grande a Minas. A terra, porém, permanece elevada, alongando-se em planuras amplas, ou avultando em falsas montanhas, de denudação, descendo em aclives fortes, mas tendo os dorsos alargados em plainos inscritos num horizonte de nível, apenas apontado a leste pelos vértices dos albardões distantes, que perlongam a costa. Verifica-se, assim, a tendência para um aplainamento geral”. (Cunha, 2003)

Brasília é uma cidade monumental, onde um dos maiores atrativos é a visitação aos monumentos e prédios desenhados pelo mundialmente renomado arquiteto Oscar Niemeyer. Infelizmente, nem nas ruas, nem nos monumentos ou prédios acha-se um mínimo de condições de apoio ou de facilidade de acesso aos locais interessantes. Resulta, então, que a cidade de todos, a capital do país, exclui uma parcela importante de seus cidadãos da livre apreciação dos monumentos maiores da pátria. Mas o problema tem solução: pequenos investimentos podem e devem melhorar o acesso aos monumentos.

O fator interessante para quem mora ou visita Brasília está nos prédios, os edifícios, os monumentos nacionais que contribuem para estabelecer a identidade nacional e descrever a unidade nacional. Se 25 milhões de cidadãos brasileiros padecem de deficiências físicas, não basta lhes oferecer apoio financeiro ou ditar leis ou regulamentos que facilitem sua mobilização pelas cidades, para criar as condições indispensáveis de exercício da cidadania que eles merecem. O cidadão brasileiro tendo ou não qualquer deficiência física tem o direito de participar da cidadania e de ser testemunha da história e dos valores nacionais que podem ser encontrados em qualquer ponto da cidade de Brasília.

A metodologia usada nesta monografia foi criada pela autora. O primeiro passo neste estudo foi a leitura de vários documentos e livros assim como pesquisa na Internet a qual ofereceu inúmeros itens de comparação entre o Brasil e os países mais desenvolvidos em diferentes cantos do mundo. Logo foi feito um levantamento amostra das condições em prédios e monumentos em Brasília. Desse levantamento e com a ajuda de formulários de padronização foram dados valores para os diferentes itens, como por exemplo: a iluminação, acesso, vagas para estacionamento, etc.

O presente trabalho apresenta os resultados do estudo realizado sobre a carência de vias e equipamentos de acesso a pessoas portadoras de necessidades especiais nos principais pontos turísticos de Brasília.

O seu objetivo é conscientizar os governos – federal, estadual e do Distrito Federal – sobre a necessidade de empreender a modernização dos acessos aos monumentos, áreas turísticas e de lazer para incorporar equipamentos adequados ao uso dos visitantes portadores de necessidades especiais. Os profissionais da

área do turismo e a população em geral também precisam ser conscientizados e educados para que os acessos e vias de apoio para pessoas portadoras de necessidades especiais sejam uma realidade. O estudo limitou-se à área urbana de Brasília, tendo sido visitados os principais monumentos que enfeitam a cidade. Nos monumentos e locais de visitação turística, foram avaliadas as condições de acesso e equipamentos a serviço das pessoas portadoras de necessidades especiais.

A população portadora de necessidades especiais, no mundo, vem crescendo desde metade do século passado e continua aumentando. Segundo dados do IBGE o Brasil conta com aproximadamente 15 milhões de pessoas portadoras de necessidades especiais. Esse número representa cerca de 10% da população brasileira. No caso de Brasília não é diferente, o número de pessoas portadoras de necessidades especiais é de 275.580, o que representa 13,44% da população. Segundo tais dados, 10.496 pessoas são portadoras de deficiências físicas, 74.076 pessoas têm dificuldades para caminhar, subir e descer escadas e 3.374 pessoas perderam algum membro por causa de acidente ou nasceram sem ele.

A acessibilidade de portadores de deficiência física (PPD) ou de pessoas com mobilidade reduzida a elementos de mobiliário urbano e a sua circulação desimpedida de barreiras pelos diversos elementos de urbanização, são incumbências do Poder Público, conforme fixado na Lei nº 10.098 de dezembro de 2001, por meio de reforma ou adaptações daqueles elementos, ou sua adoção quando da construção de novos. Nesta lei, são especificadas condições de acessibilidade em prédios públicos, de uso coletivo, vias públicas e outros espaços de uso público, bem como criado o Programa Nacional de Acessibilidade, junto à Secretaria de Estado de Direitos Humanos do Ministério da Justiça.

Importante, também, é a necessidade de se implantar equipamentos públicos destinados ao atendimento de portadores de necessidades especiais. O deputado federal, Pedro Eugênio de Castro Toledo Cabral (<http://www.pedroeugenio.org.br>), disse em relação à necessidade de melhorar os equipamentos públicos para os PPD: “Afim, os portadores de deficiência que habitam em cidades industriais do interior tem as mesmas necessidades dos que moram em cidades com grande movimento de turistas no litoral. As suas

necessidades precisam ser atendidas independentemente da presença de europeus, norte-americanos ou paulistas afluentes nas ruas das cidades”.

O desejo das pessoas portadoras de necessidades especiais ou deficientes físicos de conhecer o mundo e viver aventuras não conhece fronteiras – só limites! Ao contrário do que as pessoas possam imaginar, o problema não está no uso de uma prótese ou de uma cadeira de rodas ou ainda de um aviso em Braille, mas na cabeça das pessoas encarregadas de planejar, produzir e construir hotéis, pousadas, rodoviárias, aeroportos, salas de teatro e de cinema, etc. Os deficientes físicos, na rua, não são respeitados. Não exatamente pelo preconceito das pessoas, mas, sobretudo pela arquitetura urbana, que não reconhece suas existências. Segundo artigo da Folha de São Paulo, de 18 de janeiro de 2004, “para quem não escuta, quem não enxerga, quem não anda ou caminha com dificuldade, São Paulo é mais que uma selva de pedra. Para esses, a cidade é um cipoal de barreiras que dificulta ou impede qualquer movimento”.

Sasaki, no livro “Construindo uma Sociedade para Todos”, disse que “quando os portadores de deficiências começaram a sair de casa ou das instituições para usufruírem o direito ao lazer e recreação, descobriram que praticamente todos os lugares eram inacessíveis: cinemas, teatros, restaurantes, museus, hotéis e assim por diante”. (p. 95).

Segundo o Programa de Ação Mundial para as Pessoas com Deficiência, que foi aprovado pela Assembleia Geral das Nações Unidas em seu Trigésimo Sétimo período de sessões, pela Resolução 37/52, de 03 de dezembro de 1982, os Estados Membros devem fazer com que as pessoas portadoras de necessidades especiais tenham as mesmas oportunidades dos demais cidadãos para participarem de atividades de lazer.

Nos países do Terceiro Mundo, nos quais ainda existem pessoas que passam fome no dia a dia, as rampas e outros acessos para deficientes são ainda muito limitados. Por contraste, nos países do primeiro mundo, ninguém constrói um prédio público ou privado sem incluir os equipamentos de acesso para pessoas portadoras de deficiências.

No Brasil, incluindo Brasília – capital do país – aonde a liberdade de ir e vir e o direito ao lazer são benefícios garantidos pela constituição, são raros os

equipamentos turísticos, monumentos e hotéis que atendam plenamente às necessidades dos portadores de deficiências físicas.

Existem vários tipos de deficiências, aliás, neste estudo só serão levantados dados referentes a barreiras arquitetônicas que dificultam a locomoção de pessoas com deficiências físicas. Porém não se pode deixar de mencionar os outros tipos de deficiências. No sentido estrito, existem três tipos de deficiência, sendo que um deles divide-se em dois. Existem as deficiências físicas (de origem motora: amputações, malformações ou seqüelas de vários tipos etc.), as deficiências sensoriais, que se dividem em deficiências auditivas (surdez total ou parcial) e visuais (cegueiras também total ou parcial), e as deficiências mentais (de vários graus, de origem pré, peri ou pós-natal):

- **Deficiência da fala:** A criança apresentará atraso na aquisição da fala, ou esta será dificultosa e/ ou limitada;
- **Deficiência física:** É a perda ou redução na capacidade de ficar em determinada posição e/ou na realização dos movimentos;
- **Deficiência mental:** Significa ter um desenvolvimento atrasado ou incompleto da inteligência dificultando o aprender e a adaptação dos movimentos;
- **Deficiência visual:** Refere-se à perda total ou parcial da visão;
- **Deficiência auditiva:** É a perda total ou parcial da audição.

A deficiência mental é definida na Política Nacional de Educação Especial do MEC como:

"... funcionamento intelectual geral significativamente abaixo da média, oriundo do período de desenvolvimento, concomitante com limitações associadas a duas ou mais áreas da conduta adaptativa ou da capacidade do indivíduo em responder adequadamente às demandas da sociedade, nos seguintes aspectos: comunicação, cuidados pessoais, habilidades sociais, desempenho na família e comunidade, independência na locomoção, saúde e segurança, desempenho escolar, lazer e trabalho".

Segundo o Decreto nº 914, de 06 de setembro de 1993 que instituiu a Política Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência “considera-se pessoa portadora de deficiência, aquela que apresenta, em caráter permanente, perda ou anormalidade de sua estrutura ou função psicológica ou anatômica, que gerem incapacidade para o desempenho da atividade, dentro do padrão considerado normal para o ser humano” (Corde, p. 14, 1994).

Numa definição mais literal, os dicionários da língua portuguesa definem:

- Deficiência: falta, falha, carência, imperfeição, defeito.
- Deficiente: falto, carente, incompleto, imperfeito.

Pode-se notar a partir destas definições que as palavras têm uma carga negativa, o que pode contribuir ou conduzir a posturas e decisões preconceituosas na formulação dos projetos, sejam eles públicos ou privados, assim como nas políticas públicas. Porém, a tarefa da maior importância, não consiste em procurar uma palavra menos ofensiva para descrever a deficiência física. Trata-se de afirmar a humanidade de um grupo significativo de pessoas e a pertinência social das diferenças que guardam para com as demais. (Ministério da Justiça, 1998, p.12).

De acordo com a Constituição da República Federativa do Brasil, no Título I, são mencionados os direitos dos deficientes. No Título III, Capítulo II “Compete à União, aos Estados e ao DF a proteção, a integração social das pessoas portadoras de deficiência”.

Acontece que muitas das barreiras aos PPD não são exclusivamente de natureza física, mas, também barreiras criadas na cabeça das pessoas pelo preconceito da sociedade em geral. Na Argentina (<http://www.smandes.gov.ar/turismo/turismoaccesible.html>), as instruções de investimento em turismo orientam sobre os turistas PPD, que geralmente aceitam que os níveis de acessibilidade não são perfeitos assim como que limitações financeiras certamente freariam os avanços da acessibilidade total. Porém, dizem as mesmas instruções que “muitas das barreiras não são de infra-estrutura e sim

humanas”. Para diminuir o impacto de tais limitações humanas, os guias estabelecem os seguintes princípios:

- as deficiências físicas nem sempre podem ser percebidas visualmente;
- a deficiência física não é doença. As deficiências físicas podem ser temporárias (gravidez, perna engessada);
- muitas PPD, especialmente idosos, não se consideram deficientes físicos mesmo que tenham perda de alguma mobilidade, visão ou audição;
- os *clichês* são ofensivos;
- muitos usuários em cadeira de rodas podem levantar-se, dar alguns passos e subir degraus; alguns têm muita força nos braços; outros viajam sozinhos; outros não podem se levantar, vestir-se, comer ou ir ao banheiro sem ajuda. Outras pessoas com dificuldades invisíveis, como a epilepsia, devem viajar acompanhados.

As pessoas com capacidades reduzidas desejam receber o mesmo tratamento que qualquer outra pessoa. Uma vez conhecida a dificuldade do passageiro, o operador deve ajudá-lo com discrição para ele não se sentir um caso especial. Em geral, é desejável que os operadores sejam informados sobre as necessidades especiais antecipadamente; mas se os passageiros preferem viajar sem dar prévio aviso e enfrentar as barreiras na medida em que aparecem, esse direito deve ser respeitado.

A idéia de realizar este trabalho sobre a carência de meios de acesso aos lugares turísticos para pessoas portadoras de deficiências físicas tem a ver tanto com a consciência cidadã quanto com os direitos humanos e com o cumprimento dos direitos estabelecidos na Constituição de 1988. Portadores de deficiências têm privilégios e atenções que raramente são cumpridos em Brasil. Existem pessoas portadoras de deficiências físicas, que vivem com as deficiências e têm superado qualquer dificuldade, contudo, seriam capazes de aperfeiçoar sua vida, incluindo o turismo e o aprofundamento da cultura nacional, se dispusessem de condições mínimas de acesso aos locais públicos, privados e turísticos.

O mercado do turismo formado por pessoas com deficiências físicas, que no caso do Brasil representa 10% da população, não tem sido explorado pelas agências de turismo. Esse mercado, em Brasília, está sendo deixado de fora dos grandes circuitos turísticos com perdas econômicas muito elevadas. Esta situação justifica os empreendimentos voltados para as pessoas portadoras de deficiências físicas, como sugerido abaixo, que representam uma faixa da população muito grande que não tem sido explorada.

Como exemplo pode-se notar que os ônibus coletivos também não são equipados com entradas e saídas adaptadas. Em Brasília, assim como na maior parte das cidades brasileiras, se locomover, para quem é portador de alguma deficiência, não é tarefa das mais fáceis. E para viajar, a realidade não é diferente. São pouquíssimas as agências de turismo que oferecem serviços à altura das exigências dos deficientes físicos.

Os hotéis não cumprem as leis ao não atender, devidamente as necessidades das pessoas portadoras de deficiências físicas. São poucos, porém, os equipamentos e acessos oferecidos a esse tipo de hóspede.

Este trabalho tenta demonstrar, por meio de visitas aos locais turísticos e edifícios assim também como a visitação aos monumentos e o levantamento dos acessos para pessoas portadoras de deficiências, que em Brasília há escassez de acessos aos lugares públicos e turísticos para os portadores de deficiências físicas.

Com o intuito de prover uma base jurídica para a demanda de melhores condições de circulação para as PPD, no estudo, serão revisados a legislação e os regulamentos, a respeito do livre acesso para constatar que esses estão sendo descumpridos.

Este trabalho foi realizado com base em dados secundários e no levantamento de dados primários. Os dados secundários foram extraídos, principalmente, da consulta à legislação e os dados primários foram obtidos por meio de um levantamento em uma amostra de monumentos e áreas turísticas.

de 200 a 300 mil portadores de deficiência. A cidade já possui Leis de Acessibilidade, mas ainda está despreparada para receber e conviver com os deficientes. As leis já instituídas em Fortaleza são:

- Lei Municipal nº 8.149, de 30 de abril de 1998 – trata da acessibilidade dos portadores de deficiência aos edifícios de uso público;
- Lei Municipal nº 8.147, de 28 de abril de 1998 – sobre a adequação e destinação das unidades habitacionais em conjuntos populares construídos na cidade para famílias com portadores de deficiência;
- Lei Municipal nº 8.244, de 18 de janeiro de 1999 – trata da adequação de unidades autônomas de hotéis residências para portadores de deficiência;
- Lei Municipal nº 8.245, de 18 de janeiro de 1999 – trata da obrigatoriedade da utilização do símbolo internacional de acesso onde tenham sido removidas as barreiras arquitetônicas.

As dificuldades enfrentadas pelos deficientes motores, auditivos e visuais, no dia-a-dia em Fortaleza, segundo Ana Lúcia Maciel, coordenadora do Departamento de Esportes da Associação dos Deficientes Motores (ADM) e representante da Organização Nacional de Entidades de Deficientes Físicos, seção Ceará, estão a falta de um número adequado de rampas de acesso tanto no calçadão como nos restaurantes da beira-mar e a falta de condições de tráfego na cidade em geral, em especial no centro, cinemas e transportes coletivos.

Algumas colocações feitas por defensores dos direitos dos deficientes são relatados em seguida:

- Para Verônica Magalhães, presidente da Associação dos Pais e Amigos dos Deficientes Auditivos – Apada, que conta com cerca de 150 associados, o principal problema dos surdos-mudos é a barreira da linguagem. "As barreiras arquitetônicas são mais fáceis de serem resolvidas, basta um pouco de boa vontade. A barreira lingüística é a mais difícil de ser superada", ressalta.

Excluído: ões

- Maria Josélia Almeida, presidente do Instituto dos Cegos do Ceará, afirma que entre outras adequações a cidade deveria possuir nas avenidas principais semáforos com efeito sonoro; mais rampas, que auxiliam tanto os deficientes motores como visuais e placas de informação em braile em elevadores, paradas de ônibus e equipamentos de lazer em geral, como a que existe no McDonald's da Avenida Beira Mar.

No Instituto dos Cegos do Ceará foi formada uma turma de 20 profissionais cegos para serem guias de turismo. "Eles têm um senso de direção fantástico e as agências fazem sempre o mesmo percurso quando vão fazer um *tour* da cidade. Não são eles que vão dirigir e não são eles que vão ver o ponto turístico, mas as pessoas não acreditam que eles podem apontar para o local sobre o qual estão falando só pelo senso de direção".

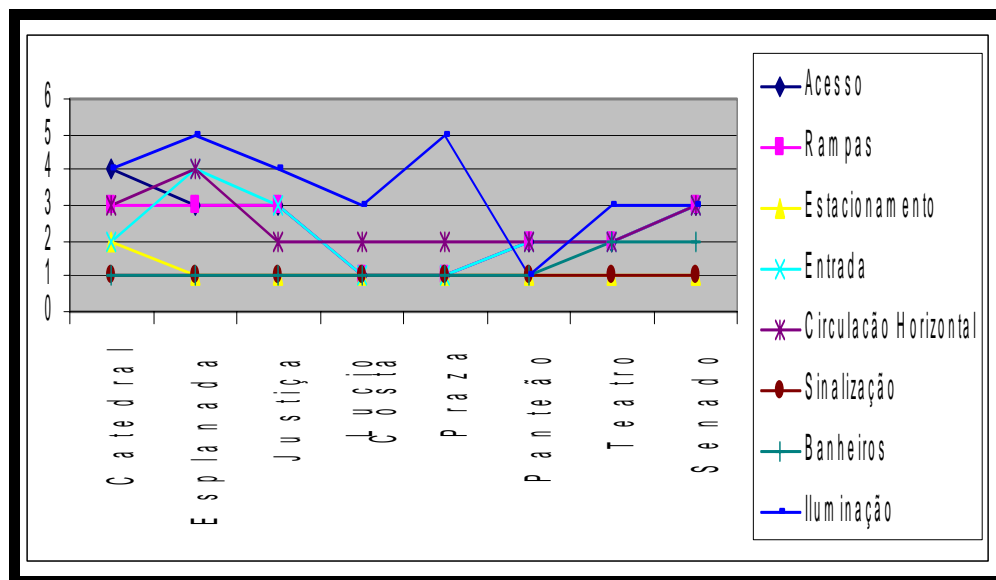
Excluído: ,

Segundo o escritor Ribas, “muitas pessoas portadoras de deficiência não saem de casa nem para passear. Algumas não saem porque não dispõem de um transporte adequado ou porque os locais de lazer têm muitas escadas e desníveis que lhes dificultam ou impedem o acesso”. (p. 19)

No âmbito local, a CORDE, Coordenadoria para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, na sua Política Nacional para Integração da PPD em 1990 garantiu: “... os direitos básicos da cidadania, eliminando as formas excludentes de acesso aos benefícios sociais, estimulando a conscientização da sociedade sobre a condição das PPDs visando eliminar qualquer tipo de discriminação”. Num outro parágrafo da Política Nacional, encontra-se a colocação sobre a inserção a PPDs nos programas sociais do governo, “... com especial atenção para a população de comprovada carência”.

No trabalho aqui apresentado, comprovou-se que nos prédios e monumentos em Brasília acontece abandono total ao respeito dos direitos dos portadores de deficiências físicas. A seguinte ilustração apresenta o resumo da avaliação feita:

Ilustração nº 1: Apresentação gráfica dos resultados da avaliação de acessibilidade nos monumentos



Reconhecendo que a melhoria das condições de tráfego de pessoas com deficiências físicas no entorno dos monumentos em Brasília, incluindo a Esplanada dos Ministérios também beneficiaria aos funcionários públicos e as pessoas com deficiências que trabalham ou consultam assuntos nos Ministérios.

Na entrevista realizada com um funcionário do Senado, portador de deficiência física, ele confirma que as condições dos portadores de deficiências físicas nos prédios dos Ministérios da Esplanada são tão carentes a respeito de estruturas ou reformas de apoio às pessoas portadoras de deficiências, quanto nos monumentos. O prédio do Ministério do Meio Ambiente conta só com um banheiro feminino com algumas adaptações mínimas e incompletas, no seu sexto andar, o que obriga as várias funcionárias portadoras de deficiências a se deslocarem até o sexto andar dependendo dos elevadores, que geralmente são muito demorados ou lotados em cada serviço.

Felizmente, os elevadores são espaçosos de maneira que os portadores de deficiências físicas podem usá-los sem problema. No entanto, o transporte público é péssimo, obrigando aos numerosos funcionários na Esplanada que se

mobilizam em cadeiras de rodas a depender da boa vontade de amigos ou parentes para lhes levar a seus trabalhos cada todo dia.

Durante os últimos três anos da administração do Presidente Fernando Henrique Cardoso, o Ministério do Meio Ambiente colocou uma *van* para o transporte dos funcionários com necessidades especiais. Porém a nova administração pública retirou de circulação o veículo a serviço das pessoas com deficiências. Os corredores do ministério são estreitos dificultando a mobilidade dos funcionários portadores de deficiências; as portas não são automáticas nem abrem para fora.

Durante a entrevista se tomou conhecimento de que o Senado Federal, em parceria com o GDF, a Secretaria de Estado de Ação Social CORDE/DF e a Comissão Permanente de Acessibilidade/DF deu o primeiro passo para a eliminação de barreiras arquitetônicas com a preparação do relatório Visita Ao Senado Federal, de agosto de 2003. Este relatório foi encaminhado pela CORDE junto com o gabinete do Senador Flavio Arns, diretamente ao Presidente do Senado Federal. Segundo entrevista no dia 17 de fevereiro de 2004 com a funcionária Ivanilde, assessora do Senador Flávio Arns, as modificações no Senado e na Câmara dos deputados começarão ainda no ano de 2004.

Uma outra lei está sendo modificada e reestruturada pela Casa Civil da Presidência da República, na Subchefia para Assuntos Jurídicos: lei número 10.098 de 19/12/2000 na qual se estabelecem normas gerais e critérios para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. De acordo com uma regulamentação do Ministério da Justiça é necessária a “supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação”.

O Jornal do Brasil, na edição de 27 de fevereiro de 2004, página D4, anunciou que a Secretaria de Turismo do Distrito Federal pretende aquecer o turismo em Brasília a partir deste ano. De acordo o artigo, a Secretaria de Turismo tem três vertentes: (a) promover a capital para o turismo estrangeiro, já que 54% dos estrangeiros vêm à Brasília para lazer, seguido de trabalho, com 15,4% e a permanência deles no DF é de 12,1 dia; (b) promover Brasília no programa

“Corredor Brasil Central” junto com Caldas Novas, Pantanal, Bonito e Pirenópolis; e (c) promover o turismo cívico.

A Secretaria de Turismo e a firma de consultoria que fará um diagnóstico do potencial turístico da capital devem levar em conta as sérias carências da infraestrutura de Brasília, especificamente os monumentos nacionais, que são empecilho seriíssimo para a circulação e/ou trabalho das pessoas com deficiências físicas. Uma tarefa impreterível, por tanto, das autoridades do DF e do Governo Federal é convencer à comunidade de pessoas com deficiências físicas e do setor de turismo desenvolvido para atender as necessidades das pessoas com deficiências, que existe interesse em transformar o estado patético das instalações dos monumentos nacionais.

Um pequeno investimento, estimado em R\$ 400.000,00 na construção de banheiros, rampas, estacionamentos e sinalização nos principais monumentos nacionais, de acordo com as prioridades apresentadas acima, contudo, está na direção correta. As pequenas melhorias propostas para o acesso aos monumentos nacionais como apontados neste trabalho certamente não resolvem o problema total e situação patética da falta de elementos e equipamentos que facilitem o acesso das pessoas com deficiências físicas em Brasília. Mas as melhorias dariam o sinal preciso e apropriado de que as autoridades da capital federal certamente não têm esquecido: o potencial econômico dos turistas nacionais e estrangeiros que visitam à capital. Além de que tais investimentos seriam uma contribuição importante no cumprimento das numerosas leis e regulamentos elaborados a nível federal e distrital. De acordo com o levantamento, todos os direitos dos portadores de necessidades especiais estão sendo violados, sendo que as barreiras arquitetônicas nos monumentos em Brasília não têm sido superadas.

O turismo para pessoas com deficiências físicas encontra um ponto de referência interessante em cidades como Toronto, no Canadá. Como explica Catherine Smart da Agência *Tourism Toronto* (www.torontotourism.com), eles têm tomado a iniciativa de criar uma cidade livre de barreiras tanto fisicamente quanto nas atitudes.

A SATH (Society for Accesible Tourism and Hospitality) de Nova York calcula que haja aproximadamente 800 milhões de pessoas com deficiências físicas no mundo e que isso representa um mercado de um US\$ 1,000 bilhão.

Excluído: a

Aproximadamente 15% da população do Canadá tem algum tipo de deficiência física. No Canadá, esse mercado cresce rapidamente conforme a população envelhece, sendo que esse setor tem uma renda maior que outras faixas etárias e tem muitas expectativas em relação como os locais que visitam.

Excluído: um

O Instituto StatsCan considera que no ano 2016, o número de idosos será maior que o número de crianças. “O número de pessoas maiores de 65 anos dobrará de quatro milhões em 2000 para oito milhões no ano 2026 e em 2051, a população de idosos no Canadá chegará a 10 milhões”.

Excluído: duará

Excluído: to

No ano 1998, a revista Fortune dos Estados Unidos publicou um artigo dizendo: “Com a idade aumenta a possibilidade de deficiência física e todos estamos vivendo mais anos. Não obstante que os idosos são 12% da população, eles representam 34% dos deficientes físicos e 43% das pessoas com deficiência física grave de acordo com dados do Census Bureau. Nos próximos dez anos, o número de norte-americanos acima de 50 anos aumentará 40%; eles terão o maior poder de compra representando US\$ 150,000 milhões em despesas que não são básicas.

No mesmo artigo é citado que a cada ano, um número maior de pessoas com deficiências físicas trabalha em boa parte por causa da Lei de Americanos com Deficiências Físicas (ADA – Americans with Disabilities Act). Entre os anos 1991 e 1994, o número de empregados americanos com deficiências físicas aumentou 1,1 milhão. A educação das pessoas com deficiências físicas aumentou nos Estados Unidos: 75% deles completaram educação média e a matrícula nas faculdades aumentou 44%. E os avanços tecnológicos estão eliminando as barreiras físicas e as barreiras de informação que afligem as pessoas com deficiências físicas.

Formatados: Marcadores e numeração

Excluído: ¶

Excluído: ¶

A consciência popular a respeito das deficiências físicas está mudando. Em 1994, uma pesquisa da Organização Nacional de Deficiência Física (National Organization on Disability) e a pesquisadora de opinião Harris Survey estabeleceu que a maioria das pessoas portadoras de deficiências físicas tem um forte sentido de identificação com os problemas de outras pessoas com deficiências físicas.

Excluído: às

Excluído: a

Excluído: ¶

Em Toronto, uma outra peça importante para melhorar os prédios foi o Código de Edificações. Não obstante, a simples aprovação do código não resolve

Excluído: o

os problemas. Num artigo publicado em 16 de setembro de 2000 no *Toronto Star*, a escritora Dunphy escreveu:

“Na seção 3.8 especifica o que fazer, como fazer e onde fazer os prédios acessíveis às pessoas com deficiências físicas. Não obstante, a comunidade de pessoas com deficiências físicas acharam que o código não é suficientemente duro. Por exemplo, o código aplica somente aos prédios novos. O código também não se aplica a casas nem a outras barreiras como software ou a atitude das pessoas. Também ocorre que as cidades não tem como supervisionar a aplicação do código. Finalmente disse que os padrões foram feitos para cadeiras de rodas manuais e não para as novas cadeiras com motores ou para scooters, que precisam de maior espaço de manobra”.

Excluído: dessem

Um estudo feito pelo *Universal Design Institute (UDI)* da Universidade de Manitoba indica que os scooters e as cadeiras de rodas motorizadas precisam entre 2,15 e 2,44 metros enquanto que as cadeiras rolantes manuais precisam de 1,52 metros para manobrar. “O código de prédios de Ontário não comporta todas as barreiras, não abre todos os prédios e não resolve todos os problemas. Segundo Lapofsky, da Associação de Cidadãos de Ontário com Deficiências Físicas, “tudo isso teria um custo significativo”.

Excluído: t

Excluído: u

O mesmo artigo oferece uma lista e o custo dos itens necessários para melhorar o acesso aos prédios. No Canadá os materiais de rampa tem um custo equivalente de R\$ 10,000 por metro; um abridor automático de portas vale R\$ 12,000; um banheiro unisex custa R\$ 24,000; enquanto que adequar uma exibição pública para pessoas surdas custaria R\$ 21,000. (Pamela Cluff de *Associated Planners Ltd.*).

Excluído: ,

Excluído: ,

Excluído: ,

Excluído: m t

Excluído: ,

Em outros continentes também existe muita preocupação em relação com o turismo e as PPD. O Comitê de Transporte, Comunicações e Turismo da Comissão Econômica e Social da Ásia e do Pacífico (<http://www.unescap.org/tctd/water/committee>) diz em respeito ao tema:

Código de campo alterado

“O turismo é uma indústria que cresce rapidamente na Ásia e na região do Pacífico enquanto que idosos e pessoas com deficiências físicas estão interessadas em viajar, fazer esporte e outras atividades. Conseqüentemente muitas pessoas precisam de um turismo que seja livre de barreiras. O bom acesso beneficiaria não somente as pessoas com deficiências físicas mas também outros membros da comunidade, especialmente os idosos. Mesmo que o turismo que poderia se beneficiar de acesso sem barreiras cresce constantemente, os empresários ainda falam em reconhecer a importância de tomar ação neste assunto”. O Comitê diz que “se os profissionais na área do turismo querem aproveitar esses mercados, deverão entender as necessidades envolvidas e aprender como responder aos desafios em benefício tanto da indústria do turismo como em respeito às pessoas com deficiências físicas. O elemento fundamental para atingir esse objetivo é a existência de um marco legal que assegure as pessoas com deficiências físicas o direito de acesso às instalações turísticas assim como encorajar aos profissionais para que adotem tais disposições”.

Excluído: p

Excluído: m

Excluído:

Excluído: t

O Comitê define os problemas dos PPD nas atrações turísticas da seguinte forma:

“as atrações são os elementos dos destinos turísticos que estimulam as visitas. As atrações podem ser do tipo de entretenimento e lazer como nos parques temáticos ou a participação em eventos esportivos; podem ser baseados nas belezas do meio ambiente, como o turismo de praia ou de montanha; históricos como visitas a museus; sócio-culturais como visitas a amigos ou parentes. A maioria das dificuldades dos turistas com deficiências físicas nestes locais consistem nas dificuldades de acesso. Por exemplo, muitas praias não estão equipadas para receber cadeiras de rodas. O acesso dificultoso aos museus, monumentos históricos ou as áreas de compras restringem PPD da oportunidade de curtir as atividades.”

Excluído: em estes

Excluído: o

A ilha de Porto Rico no Caribe dispõe de uma das poucas praias no mundo que é referência no mundo como modelo de inovação e compromisso com as pessoas deficientes físicas: Praia Luquillo <http://www.dtop.gov.pr/Proyprio/MarSin/MarInfo.htm>. Inspirado num poema, “*Mar sin Barreras*”, o acesso à praia Luquillo foi desenhada para cumprir com a lei ADA e inclui um sistema de rampas desde o estacionamento até uma plataforma no mar. A pessoa confinada numa cadeira de rodas pode entrar no mar inclusive e tomar um banho no mar. “*Sea Without Barriers*” oferece à pessoa com deficiência física e sua família um conjunto de elementos para curtir um dia na praia incluindo área de refeição, banheiros, duchas externas, cadeiras na água assim como guarda-vidas profissionais especialmente treinados para trabalhar com PPD. (vide anexo)

Código de campo alterado

Um dos grandes desafios relacionados com a legislação é a pouca informação oferecida aos profissionais em turismo, tais como os fornecedores de serviços de hospitalidade, sobre os aspectos chave da legislação respeito às pessoas com deficiências físicas. Uma enquête de O'Neill e Knight indica que a maioria dos fornecedores de hospitalidade entrevistada no oeste da Austrália não conhecia nenhuma legislação relacionada com as pessoas com deficiências físicas. O anterior também foi confirmado pelos representantes dos grupos de PPD que de fato não existe consciência pública sobre o assunto. A pesquisa também afirmou que a legislação sofre de um sério problema de credibilidade porque não é aplicada.

Excluído: n

“O Louvre é acessível? O Rijchmuseum em Amsterdã tem *tours* para pessoas com deficiências físicas? Os táxis em Londres são acessíveis? Os ônibus em Roma? Como são os passeios em gôndola? La Scala é acessível para deficientes físicos?” Ao perguntar o mesmo no site *Accesible Europa* (<http://www.accessibleurope.com/info.html>) obtêm-se a seguinte resposta: “Em geral, se pode dizer que a Europa tem um alto padrão de acessibilidade. As leis europeias garantem o direito das pessoas com deficiências físicas o acesso a locais públicos como museus, hotéis, pontos de ônibus e estações rodoferroviárias, aeroportos e hospitais. A regra não é estritamente cumprida mas a maior parte das atrações turísticas são acessíveis para todo o mundo. O norte da Europa é geralmente muito mais acessível que o Sul.”

Excluído:

Código de campo alterado

Excluído: ne

Na Itália, o Departamento Italiano de Turismo desenvolveu um projeto de informação e planejamento de negócios para criar condições de acesso para pessoas com deficiências físicas. Especificamente, a região de Úmbria conta com uma importante base de dados que garante condições propícias para as pessoas com dificuldades. Em Roma, a Cooperativa *Integrate* CO.IN, integrou uma rede de profissionais que está ativamente envolvida na eliminação de barreiras arquitetônicas através da reengenharia das estruturas existentes e o correto planejamento das novas obras. O campo de ação inclui casas, equipamento urbano, prédios públicos e a produção industrial de ajudas mecânicas para os deficientes físicos. Os especialistas da CO.IN estão conectados através da Internet e fornecem os seguintes serviços a comunidade:

- inspeções físicas para determinar a existência das barreiras arquitetônicas;
- assistência técnica na eliminação das barreiras;
- planejamento acessível e meio ambiente;
- assessoria em apoio técnico ao desenvolvimento de ajuda para deficiências físicas e sensoriais;
- assessoria em literatura disponível;
- treinamento de técnicos, profissionais, operadores turísticos, professores, etc.

CO.IN explica que o processo de conscientização da necessidade de garantir livre acesso às pessoas nos monumentos históricos tem sido gradual e inclui muitas pesquisas. Abaixo se apresentam algumas das suas publicações decorrentes (disponíveis somente na língua italiana) no marco do único curso superior especializado na remoção de barreiras arquitetônicas disponível na “cidade eterna” (<http://www.coinsociale.it/turismo/servizi/senzabarriere.php#menu>).

Excluído: n

Excluído: a

Excluído:

Excluído: e

Excluído: expertos

Excluído:

Excluído: e

Formatados: Marcadores e numeração

Código de campo alterado

Tabela nº 1: Avanços na literatura orientada à eliminação das barreiras arquitetônicas em Roma

1990: "Guida alla Città di Roma" edizioni in proprio 1 volume;
1991: "Guida di Roma Accessibilità e barriere architettoniche" edizione Gangemi 2 Volume;
1991: "La Città Accessibile-Itinerari senza barriere per Roma Capitale" – ed. Gangemi.
1993: "Roma Accessibile-Turismo e barriere architettoniche" edizione in proprio 1 volume;
1994: riedizione in 15.000 copie di "Roma Accessibile - Turismo e barriere architettoniche"
1994: "Conoscere Roma-Musei-Monumenti e Ville-Passeggiate d'arte
1994: "Guida al Parco di Castelfusano e dintorni" edizioni Capodarco 1 Volume;
1995: "Natura accessibile-1° parte" edizioni Capodarco 1 mappa;
1995: "Treno più Ostello per TUTTI" edizioni AIG;
1996: "Natura accessibile-2° parte" edizioni Capodarco 1 mappa.
1998: "Roma...perché no!!" vademecum contenente tutte le informazioni utili per muoversi dentro Roma senza incontrare....troppi ostacoli.
1998: "Qualità nell'accoglienza turistica di clienti con bisogni speciali" manuale realizzato in collaborazione con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento del Turismo e Dipartimento per gli Affari Sociali, nell'ambito del Progetto "Italia per Tutti".

Na Escócia, uma pesquisa feita pela *Capability Scotland*, indica que a indústria turística está perdendo um mercado de aproximadamente um milhão de pessoas simplesmente porque o mercado não se ajustou efetivamente ao serviço das famílias vivendo com deficiências físicas. No estudo da *Capability Scotland*, um painel de compradores com deficiências físicas anônimo pergunta à indústria escocesa se é capaz de satisfazer suas necessidades? Em geral, a resposta sempre tem sido negativa.

Excluído: .

Excluído: é

No México, uma visita turística ao sítio arqueológico de Monte Alban, no Estado de Oaxaca, permitiu observar um elevador elétrico instalado pelas

autoridades turísticas perfeitamente integrado ao ambiente milenar das pirâmides zapotecas para permitir o acesso de turistas visitantes a outro nível do sítio. (vide anexo)

Os países com maior atraso no desenvolvimento como a Nicarágua, na América Central, apresentam as maiores dificuldades. No site do Disability World, encontra-se a seguinte história reproduzida aqui com o intuito de chamar a atenção para uma situação indesejável para Brasília: “Olá, meu nome é Carlos Mejía Kornfeld e sou seu guia de turismo. Vamos a ter um pouco de dificuldades neste tour pela cidade, mas eu tenho experiência de cinco anos neste trabalho servindo turistas com deficiências físicas como os senhores têm. Nos começamos na Catedral. Não tem rampa de modo que eu devo lhes ajudar a subir pelas escadas. Sempre tem outras pessoas que podem lhes ajudar para chegar à entrada principal. Após visitaremos o Palácio da Cultura. Teremos o mesmo problema: o único acesso é pela escada. Eu só poderei lhes mostrar o primeiro andar porque não temos elevador para o segundo andar. Após vamos para o porto. Temos que ter muito cuidado com os motoristas quando descemos da van porque a vereda tem um degrau muito alto entorno do Teatro Nacional Rubén Darío. Daí seguimos para a Plaza Inter e o Metrocentro Shopping. Os prédios têm menos problemas porém temos que ter cuidado no Metrocentro porque o chão sempre tem muita cera e podemos escorregar. O shopping tem cinema mas não tem elevador para subir até lá. Enfim, nos iremos até ao mercado central mas seus corredores são muito estreitos, assim que não poderemos circular dentro do prédio, e os produtos vendidos pelo lado de fora são muito mais caros. Os senhores podem apreciar que nossa vista vai ser toda uma aventura”.

Excluído: muito

Excluído: souber

Excluído: Mais

Excluído: e

Excluído: De aí

Excluído: pero

Excluído: i

Excluído: souber

Excluído: i

Excluído: "

3. Metodologia e análise dos resultados

A metodologia praticada neste trabalho consistiu na realização de um levantamento das condições dos prédios e dos monumentos de Brasília, mediante a visitação aos pontos turísticos selecionados. Foram visitados os seguintes monumentos: a Praça dos Três Poderes, o Panteão da Pátria, Tancredo Neves, o Espaço Lúcio Costa, o Senado Federal, a Catedral Metropolitana, o Palácio da Justiça, o Teatro Nacional, e incluiu-se também a Esplanada dos Ministérios que recebe numerosos visitantes e turistas.

Excluído: n

Excluído: -

O levantamento efetuado para este trabalho consistiu numa classificação simples, baseada em formulários de avaliação de natureza básica. Os procedimentos adotados no levantamento foram: (a) visitas aos locais escolhidos; (b) verificação da existência de elementos de apoio; (c) atribuição de uma nota de 2 a 5 nos casos de presença de equipamentos e nos casos de inexistência 1 ponto; (d) com os elementos assim definidos e a base de dados apresentados em forma de pontos, estabelecido um índice de acessibilidade atual aos monumentos.

Foram definidos oito elementos como básicos e indispensáveis na determinação se um monumento reúne condições aceitáveis de apoio ao turista portador de deficiências físicas ou não. Os monumentos foram avaliados com relação as oito condições relacionadas e conceituadas a seguir:

- Acesso
- Rampas
- Estacionamento
- Entrada
- Circulação Horizontal
- Sinalização
- Banheiros
- Iluminação

Com o propósito de proporcionar uma visão completa da problemática que enfrentam os turistas com deficiências físicas quando visitam Brasília, foram

Código de campo alterado

avaliados os oito elementos de apoio escolhidos nos monumentos constante da amostra deste estudo.

- Acesso geral: esta variável consiste numa avaliação do entorno e disposição geral e arquitetônica do monumento. Foi considerado, se existem vários pontos de aproximação, barreiras naturais, muros, alagamentos, barracas de negócios, concentração de pessoas, presença de animais, degraus, desníveis pronunciados, canteiros de obras, e em geral, qualquer elemento que possa comprometer a segurança das pessoas;
- Rampas: este é um elemento crítico e indispensável de apoio ao turista com deficiências e turistas idosos. As rampas são de dois tipos, uma simples eliminação de degrau entre dois níveis diferentes, como exemplo, entre a pista da rua e a calçada, ou um elemento arquitetônico geralmente de vários metros de comprimento que guia os turistas ao longo do monumento em declive. As rampas em Brasília proliferam, mas elas são acentuadas, sem rebaixamento de meio fio, sendo geralmente elementos arquitetônicos dos monumentos que não foram especificamente projetadas como elementos de apoio às pessoas com deficiências físicas ou pessoas idosas mas como simples calçadas.
- Estacionamento: esta avaliação é muito simples porquanto responde as perguntas se existem vagas para estacionar veículos transportando pessoas com deficiências físicas e quando existem se elas estão bem localizadas e próximas de rampas;
- Entrada: a avaliação consiste em determinar se existem obstáculos na entrada como contadores mecânicos de pessoas, mesas, degraus, paredes, portas giratórias, postes, cordas, balcão de recepção muito alto;

- Circulação Horizontal: esta variável se refere às possibilidades de deslocamento geralmente dentro do prédio e mensura as mesmas condições da entrada aplicadas ao interior do monumento e acrescenta com a inspeção de calçadas irregulares e estreitas, tratamento de desníveis, equipamentos obstruindo passagem, corredores com largura insuficiente, altura de estantes, tapetes soltos, acesso sem contraste de cor e com desníveis irregulares.
- Sinalização: as pessoas com deficiências físicas, em especial os idosos ou pessoas com deficiências visuais precisam de rótulos e placas e sinalização tátil, indicativa e de segurança. Em geral, os monumentos em Brasília não dispõem de sinalização adequada.
- Banheiros: os banheiros públicos em Brasília geralmente são limpos e bem atendidos. Desafortunadamente, quando foram construídos não se tomou cuidado de fornecer um espaço para pessoas com deficiências físicas que precisam de maior espaço, corrimãos, bancada do lavatório inapropriada, bebedouro de difícil acesso, altura de porta-papel toalha inadequado e outros detalhes como são apresentados na literatura consultada.
- Iluminação: tão importante ou mais importante que a sinalização. Os monumentos com instalações exteriores se beneficiam da luminosidade natural de Brasília que é alta a maior parte do ano. A Catedral e outros prédios onde o vidro foi generosamente utilizado também se beneficiam da iluminação natural. Porém tem monumentos cobertos que padecem de má iluminação. O destaque na categoria ruim é o Panteão Nacional. O JK também tem áreas muito escuras.

Baseada nesta caracterização foi desenvolvida uma tabela de pontos que une as características físicas e estruturais dos monumentos visitados para movimentação de pessoas com deficiências físicas variadas, a partir da qual foram construídos os gráficos para cada um dos monumentos estudados.

Tabela nº 2: Critérios de avaliação das características de acesso aos monumentos

Elemento avaliado	Pontos				
	1	2	3	4	5
Acesso	Muito ruim	Ruim	Regular	Bom	Excelente
Rampas	Não Tem	Mau estado	Estreita ou acentuada	Sem corrimão	Com corrimão, larga.
Estacionamento	Não Tem	Mau estado	Existe mais incômodo	Existe	Várias vagas sinalizadas
Entrada	Muito ruim	Ruim	Regular	Boa	Ampla, sem obstáculo.
Circulação Horizontal	Muito difícil	Ruim	Regular	Boa	Excelente
Sinalização	Não Tem	Ruim	Regular	Boa	Excelente
Banheiros	Não Tem	Ruim	Difícil	Um só	Adaptados
Iluminação	Muito ruim	Ruim	Regular	Boa	Excelente

Para o levantamento das informações foi usado como referência um formulário padronizado do Programa das Nações Unidas para Deficiências Físicas (Anexo 1). As informações assim levantadas foram analisadas e interpretadas oferecendo um quadro de situação e necessidades para atingir um patamar de acessibilidade aceitável para a capital federal. Segundo a Secretaria de Turismo do Distrito Federal, os monumentos e lugares de visitação mais importantes e representativos na área de Brasília são os seguintes:

Excluído: O projeto será limitado a Brasília, que, sendo a Capital Federal do país, é de se esperar do centro de poder político que se adote medidas exemplares em benefício das comunidades marginalizadas da sociedade.¶

¶ Será feito um levantamento dos prédios públicos e dos monumentos e será constatada a existência de condições físicas tais como elevadores, rampas, banheiros, corre-mãos, etc. constatadas a existência de condições físicas tais como elevadores, rampas, banheiros, corre-mãos, etc. Para o levantamento das informações será usado um formulário padronizado do Programme das Nações Unidas para Deficiências Físicas (009). A informação assim levantada será analisada e interpretada oferecendo um quadro de situação e necessidades para atingir um patamar de acessibilidade aceitável para a capital federal.¶

Excluído: são

Tabela nº 3: Listagem dos monumentos nacionais em Brasília

<u>Congresso Nacional</u>
<u>Espaço Lúcio Costa</u>
<u>Esplanada dos Ministérios</u>
Memorial JK
<u>Palácio da Alvorada</u>
<u>Palácio da Justiça</u>
<u>Palácio do Buriti</u>
<u>Palácio do Itamaraty</u>
<u>Palácio Planalto</u>
<u>Panteão da Pátria Tancredo Neves</u>
<u>Praça dos Três Poderes</u>
<u>Projeto Orla</u>
<u>Supremo Tribunal Federal</u>
<u>Torre de TV</u>

Excluído: ¶
¶

... [2]

Alguns dos monumentos têm restrições de acesso por razões de segurança ou utilização pelas autoridades e não têm condição para permitir a observação cuidadosa das características físicas das instalações necessárias para a proposta de avaliação. Outras instalações, como o Projeto Orla, estão inconclusas.

A cidade de Brasília também tem vários museus, no entanto, a partir de entrevistas realizadas com pessoas portadoras de deficiências físicas, não são muito interessantes para esses turistas, dadas as dificuldades que para eles representam os muitos obstáculos a serem superados por eles para chegar até esses locais, em consequência, não são muito visitados pelas pessoas portadoras de deficiências físicas.

Tabela nº 4: Listagem dos museus em Brasília

<u>Catetinho</u>	<u>Museu Postal e Telegráfico da ECT</u>	Excluído: ¶
Museu da Caixa Econômica Federal	<u>Museu Vivo da Memória Candanga</u>	
Museu de Armas do Distrito Federal	<u>Museu da Imprensa Nacional</u>	
Museu de Valores do Banco Central	<u>Museu Histórico de Brasília</u>	
<u>Museu de Arte Moderna de Brasília</u>	<u>Museu Histórico e Artístico de Planaltina</u>	

De acordo com a Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988, o Capítulo VII, artigo 227 coloca como lei a importância de ajudar os portadores de necessidades especiais, e declara “a criação de programas de prevenção e atendimento especializado para os portadores de deficiência física, sensorial ou mental, bem como a integração social do adolescente portador de deficiência física mediante o treinamento para o trabalho e a convivência e a facilitação do acesso aos bens e serviços coletivos, com a eliminação de preconceitos e obstáculos arquitetônicos”.

Foram utilizados dados secundários da Embratur, GDF, Ministério da Justiça, Secretaria Nacional dos Direitos Humanos e CORDE (Coordenadoria Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência) e referências sobre as normas e práticas internacionais reconhecidas na matéria.

Também foi utilizada a Internet como fonte secundária. Em particular, no levantamento dos dados de acessibilidade aos principais monumentos nacionais em Brasília que se apresentam embaixo, foram utilizadas as instruções elaboradas por APRODDIS (Asociación Pro Desarrollo de la Persona con Discapacidad) do Peru, publicado no Manual “Erradicando las Barreras Arquitectónicas en el Perú – Introducción al diseño de lugares accesibles” disponível exclusivamente em idioma espanhol no website das Nações Unidas – <http://www.un.org/esa/socdev/enable/guiadd/index.html>. A ferramenta é ótima para efetuar uma avaliação simples de prédios ou edifícios. Um exemplo das instruções utilizadas é apresentado no anexo.

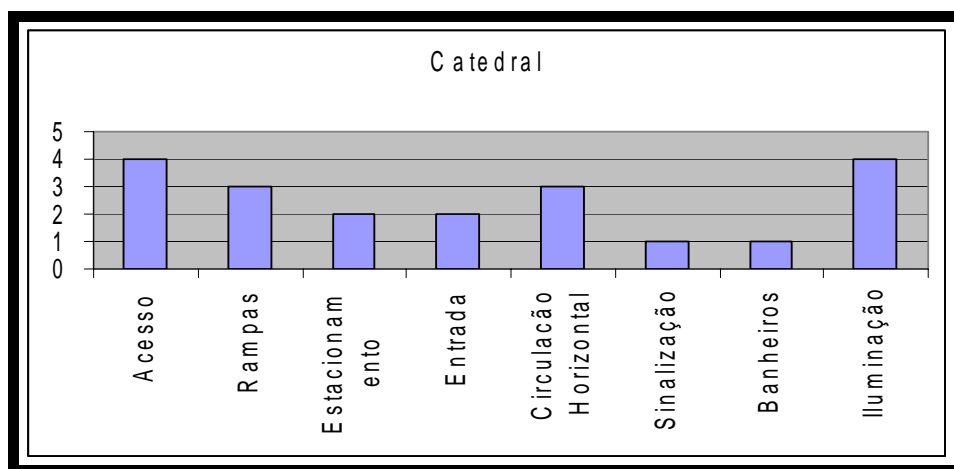
As instruções foram publicadas pela APRODDIS para assistir aos engenheiros e arquitetos nos projetos de construções livres de barreiras arquitetônicas, sendo que as mesmas estão baseadas na lei dos Estados Unidos para pessoas com deficiências físicas e servem as autoridades municipais na revisão e na aprovação dos planos e projetos.

A APRODDIS permite e estimula o uso das instruções para todos os interessados, governos ou ONG's com o intuito de sensibilizar e criar consciência sobre o planejamento de obras com acessibilidade.

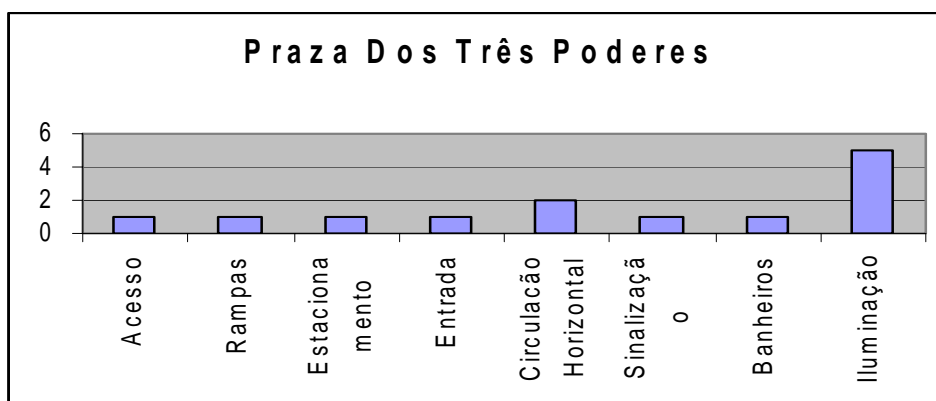
Dentre os monumentos inspecionados, a Catedral Metropolitana resultou ser um dos monumentos melhor avaliados como se mostra nos gráficos abaixo:

Excluído: A

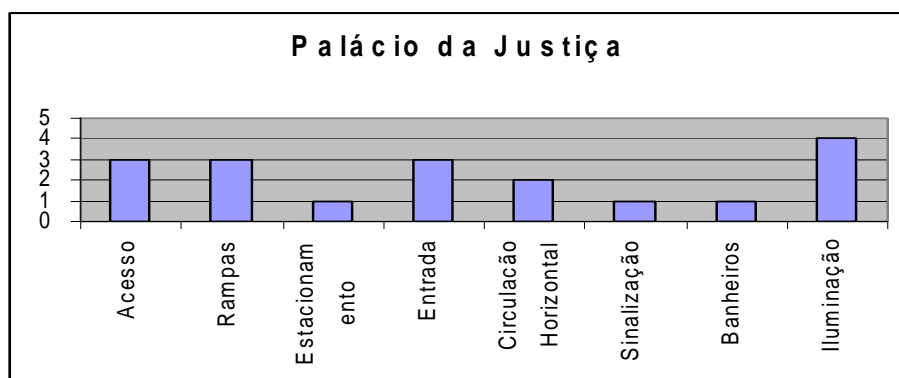
Ilustração nº 2: Características de acessibilidade dos monumentos de Brasília (Catedral, Praça dos Três Poderes, Palácio da Justiça, Espaço Lúcio Costa e Teatro Nacional)



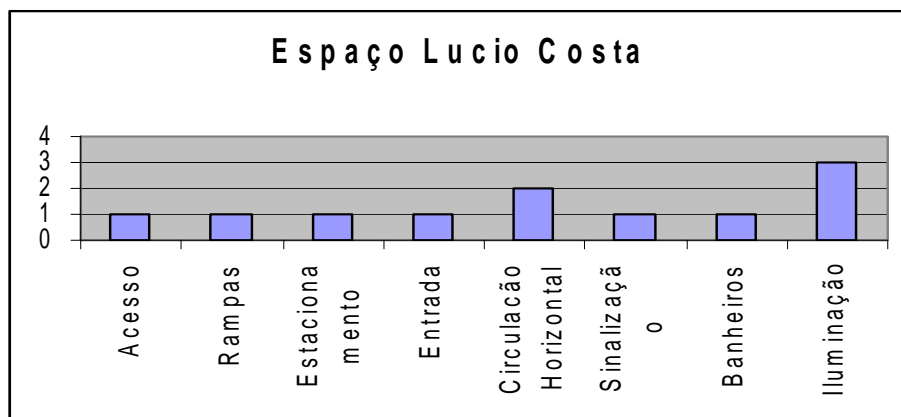
A Praça dos Três Poderes resulta com pontuação mínima em todas as categorias da avaliação exceto, naturalmente, a iluminação durante o dia.



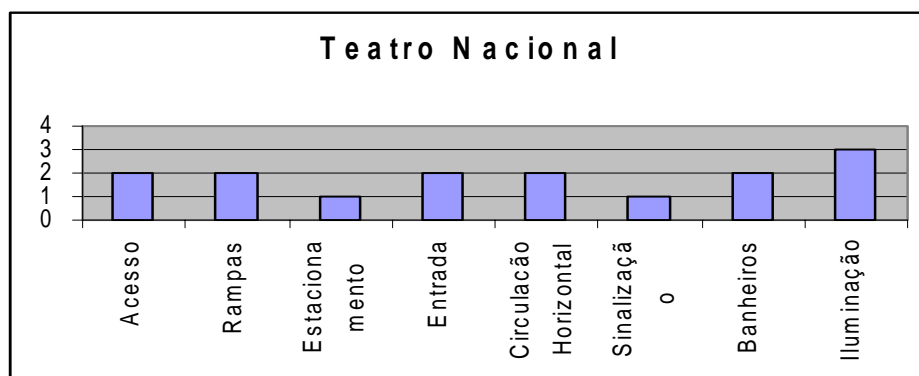
Como se observa no gráfico, o Palácio da Justiça foi bem avaliado bem rampas, acesso geral e a entrada. O Palácio, porém, não tem banheiros reformados nem estacionamento adequados para PPDs.



O Espaço Lúcio Costa apresenta uma barreira de considerável dificuldade. O Espaço mostra uma bela maquete do Plano Piloto, mas a obra se encontra a dez metros de profundidade na Praça dos Três Poderes. A reforma para facilitar o acesso as PPD é muito mais complexa porque consistiria de adequar uma rampa e corrimão elétrico o um elevador semelhante ao mostrado na fotografia de Oaxaca, México apresentada no anexo. Em conseqüência, as maiores carências do Espaço diz respeito à entrada, acesso geral, estacionamento e rampas.



O Teatro Nacional, por se tratar de obra mais nova, já apresenta algumas características superiores sem chegar a ser perfeito. O estacionamento dedicado as PPD pode amplamente ser melhorado.



Com base aos dados recolhidos, e sempre em relação com as características de acessibilidade individualizadas, também se pode fazer uma análise por categoria ou fator de avaliação. Por exemplo, na avaliação realizada, o item de iluminação aparece relativamente bem cotado, sendo boa a iluminação de 50% dos monumentos visitados. A iluminação nos monumentos é, em geral, boa porque alguns dos monumentos são espaços livres que estão efetivamente bem iluminados naturalmente, como a Esplanada dos Ministérios que é aberta e a Catedral que tem muito vidro no teto.

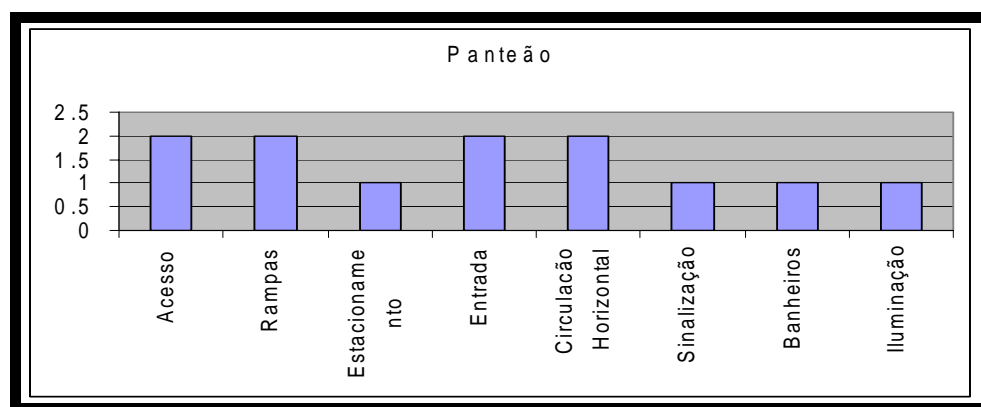
Iluminação dos Monumentos



O seguinte gráfico mostra o patético estado dos monumentos em Brasília e chama a atenção sobre a necessidade urgente de fazer reformas e melhorias nos acessos, iluminação, construção de rampas, abertura de estacionamentos exclusivos, melhora nas condições de circulação interior e a sinalização dos monumentos nacionais.

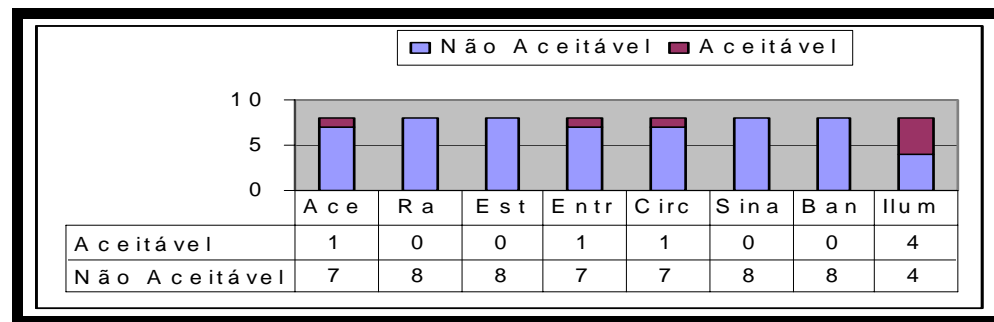
Foi demonstrado que a Catedral é um dos poucos monumentos que reúne melhores condições para o turista portador de deficiências. Em contraste, as condições de acessibilidade no Panteão da Pátria é a pior. O Panteão não atinge nem sequer pontuação de três em nenhuma das categorias avaliadas:

Ilustração nº 3: Apresentação gráfica dos resultados da avaliação do Panteão Nacional



Os dados levantados também permitem identificar quais são as áreas de urgente intervenção para melhoramento da qualidade do turismo dos deficientes físicos. Em geral, as pontuações menores de três pontos caracterizam elementos físicos que impossibilitam aos deficientes físicos o acesso, a entrada ou o deslocamento pelas instalações. O seguinte gráfico mostra o comportamento dos oito monumentos avaliados que não reúnem condições adequadas para o tráfego das pessoas com deficiências físicas quando aplicada à metodologia de avaliação:

Ilustração nº 4: Apresentação gráfica do grau de aceitabilidade dos fatores de avaliação dos monumentos nacionais



... [32]

4. Considerações finais e conclusões

De acordo com a literatura consultada, a Constituição Federal de 1988 e outros documentos estaduais e municipais assim como nas visitas aos prédios e monumentos em Brasília, comprovou-se que as condições são precárias para os turistas portadores de deficiências se locomoverem em Brasília.

O produto turístico por ter características muito especiais e comparando-o com os bens e produtos gerais deve também tomar cuidado com o pessoal que irá usufruir o produto. Duas das condições que fazem diferença com outros produtos são os fatos do turismo ser um produto estático. É necessário que o turista se desloque até o produto, o produto não pode ser transportado. É impossível mudar sua localização, e é difícil alterar suas características.

Comprovou-se com as visitas aos diversos prédios e monumentos que as condições para os portadores de necessidades especiais são muito precárias, apesar de Brasília ter sido uma cidade planejada nos aspectos arquitetônicos, sociais e até de comportamento humano, obviamente, o cuidado especial e as estruturas essenciais de apoio às pessoas portadoras de necessidades especiais, não estavam na agenda dos arquitetos na época da construção de Brasília. Os arquitetos Lúcio Costa e Oscar Niemeyer não são diretamente responsáveis pelo erro. Na realidade, os problemas enfrentados nas viagens por portadores de deficiências só começaram a ganhar importância na década dos 80 quando a sociedade iniciou uma tomada de consciência sobre a importância da integração social das pessoas portadoras de deficiências.

Com referência à legislação constatou-se que o Brasil tem leis que são tão modernas quanto nos países do primeiro mundo, porém essas leis não têm sido cumpridas até agora. Esse descumprimento das leis pode se dever ao desconhecimento delas. A sociedade não possui conhecimento da legislação em vigor referente ao direito da pessoa com necessidades especiais, principalmente no que tange ao lazer e ao turismo. A sociedade, apesar do direito estabelecido na Constituição Federal, não reconhece como pessoas cidadãs àqueles portadores de necessidades especiais, embora eles sejam cerca de 24,5 milhões no Brasil.

O Brasil, como membro da Organização das Nações Unidas (ONU) deveria estar no caminho sinalizado pela organização e deveria estar no processo avançado de implementação das leis em apoio das pessoas portadoras de deficiências físicas. No ano de 1975, a ONU fez a Declaração dos Direitos dos Deficientes. O ano de 1981 foi declarado o Ano Internacional da Pessoa Portadora de Deficiência e a década de 1983 a 1992 foi declarada como a Década das Pessoas Portadoras de Deficiência.

Também nesses anos foi desenvolvido o Programa de Ação Mundial para Pessoas Portadoras de Deficiências o qual "...consistiu em uma ação coordenada e conjunta pelos países membros, para o resgate social e promoção da cidadania na sociedade moderna".

Com base na Constituição, nas leis municipais e estaduais existentes, devem ser elaboradas recomendações necessárias para a construção dos acessos modernos para os deficientes físicos e, desta maneira, contribuir e democratizar os aspectos culturais e históricos da cidade capital.

Pode-se concluir então uma série de prioridades de investimentos para melhorar as condições de acesso para os deficientes físicos nas áreas dos monumentos de Brasília. Efetivamente, precisam-se de banheiros adequados, rampas, sinalização e áreas de estacionamentos adaptados para deficientes como prioridade de investimento.

Constatou-se que no prédio do Senado Federal a preocupação pelas precárias condições de acesso para pessoas portadoras de necessidades especiais é grande. O levantamento feito no Senado sob a coordenação do Gabinete do Senador Flávio Arns e da CORDE, DF deu um relatório no qual queda demonstrada a pouca preocupação que foi dada aos portadores de necessidade especiais no passado. Mas mesmo sendo grande essa preocupação, as reformas ainda não começaram.

A importância de melhorar os acessos não é só uma questão de cidadania, mas é necessário sensibilizar a sociedade sobre a acessibilidade em monumentos, atrativos turísticos, e áreas de lazer, para pessoas com necessidades especiais. Existe um fator econômico importante que justificaria os investimentos. No mundo todo, o turismo para deficientes físicos está em crescimento. E o Brasil não deve ser a exceção ao fenômeno de crescimento do

turismo para pessoas portadoras de deficiências físicas. Brasília, como capital do país poderia se constituir em referência para as demais cidades, em termos de necessidades de acesso aos monumentos e prédios turísticos.

Deveria fazer parte dos planos de estudos de engenheiros e arquitetos o estudo das leis vigentes referentes aos portadores de necessidades especiais na construção de prédios novos assim como nas reformas em prédios já existentes.

Concluiu-se em visita a Embratur, que as normas de construção deixaram de ter vigência e que atualmente não existe nenhuma padronização nos acessos e vias para os portadores de necessidades especiais. O CREA-DF, Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia, sendo uma Autarquia Federal poderia ajudar a desenvolver normas de construção de acordo com as leis vigentes no país.

É imprescindível a sensibilização, a conscientização, a mobilização e a capacitação dos diversos atores da sociedade, para que o direito ao lazer e ao turismo das pessoas com necessidades especiais seja uma realidade, pois até agora o direito ao lazer dos portadores de necessidades especiais só apresentou barreiras e limites.

5. Referências bibliográficas

Excluído: ---Quebra de página---

ACCESIBLE Argentina. Disponível em: <<http://www.smandes.gov.ar/turismo/turismoaccessible.html/>>

Código de campo alterado

ACCESIBLE Europa. Disponível em: <<http://www.accessibleeurope.com/info.html>>

Código de campo alterado

ASOCIACIÓN Nicaragüense de Apoyo al Discapacitado (National Association in Support to the Disabled). ¡Vos Sos! Publicação mensal da ANAD, Managua, nº. 9, Abr. 2000.

ASOCIACIÓN Pro Desarrollo de la Persona con Discapacidad. Erradicando las Barreras Arquitectónicas en el Peru: Introducción al diseño de lugares accesibles. – 2. ed. – Disponível em: <<http://www.un.org/esa/socdev/enable/>>

BRASIL. Ministério da Justiça. **O papel dos agentes políticos municipais**. Brasília: Ministério da Justiça, 1998.

CÂMARA Legislativa do Distrito Federal. **O Turismo como fator de desenvolvimento econômico para o Distrito Federal**. Brasília: CLDF, 1999.

CAPABILITY Scotland. Mystery Shopper Survey. Disponível em: <<http://www.capability-scotland.org.uk/>>

CASTROGIOVANNI, Antônio Carlos (org.). **Turismo urbano**. São Paulo: Pinsky, 2000.

Comitê de Transporte, Comunicações e Turismo da Comissão Econômica e Social de Ásia e o Pacífico. Disponível em: <<http://www.unescap.org/tctd/water/committee>>

COOPERATIVA Integrate CO.IN. Disponível em:

<<http://andi.casaccia.enea.it/Andi/COIN/TUR/INGLESE/coin.htm>>

Código de campo alterado

CUNHA, Euclides da. **Os Sertões**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2003.

DUNPHY, Catherine. Morgentaler: a difficult hero. **Toronto Star**, Toronto, set., 2000.

FALTA estrutura para acolher visitante. O Povo, Fortaleza. Disponível em:

<<http://www.opovo.com.br>>

Código de campo alterado

FORTUNE MAGAZINE. Disponível em: <<http://www.fortune.com/fortune/>>

FUNARI, Pedro Paulo; PINSKY, Jaime (orgs.). **Turismo e patrimônio cultural**. – 3. ed. – São Paulo: Contexto, 2001.

INSTITUTO Brasileiro de Turismo. **Manual de recepção e acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência a empreendimentos e equipamentos turísticos**. Brasília: EMBRATUR, 1999.

O'NEILL, Martin; KNIGHT, Jane Ali. Accessing the disability tourism dollar: an evaluation of current awareness and provision by hotel enterprises in Western Australia. Trabalho apresentado na Sixth Asia Pacific Tourism Association Annual Conference, Phuket, Thailand, 28 June-1 July 2000.

POTENCIAL turístico em estudo. GDF contrata consultoria para diagnosticar e incrementar o turismo em Brasília. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 27 fev. 2004.

PRAIA LUQUILLO. Mar sin Barreras. Disponível em:

<<http://www.dtop.gov.pr/Proyprio/MarSin/MarInfo.htm>>

Código de campo alterado

SOCIETY for Accesible Travel and Hospitality. Disponível em:

<<http://www.sath.org/>>

UNIVERSAL Design Institute (UDI). University of Manitoba, Canadá. Disponível
em: <<http://www.arch.umanitoba.ca/cibfd/>>

Código de campo alterado

Anexos

Anexo 1

Las listas de comprobación

Prioridad 1: Accesibilidad en las puertas de entrada

NOMBRE DE LA EDIFICACIÓN /

PROYECTO: _____

UBICACION DE LA

ENTRADA: _____

1.1	RUTA DE ACCESO:	SI	NO	N/A
1.1.1	¿Existe alguna ruta de acceso que haga innecesario el uso de escaleras?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.1.2	¿La ruta de acceso tiene una superficie estable y anti-deslizante?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.1.3	¿El ancho libre de la ruta de acceso es de 0.91 m?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.1.4	¿Pueden los objetos situados (empotrados o sobresalientes) en la ruta de acceso ser detectados por una persona ciega con la ayuda de un bastón? NOTA: Para que todos los objetos situados en las rutas de acceso puedan ser detectados con la ayuda de un bastón deben estar ubicados a una altura no mayor de 0.69 mt del nivel del piso. Todos los objetos colgados o empotrados en el techo deben estar a una altura mínima de 2.03 m del nivel del piso. No será necesario retirar ningún objeto montado si sobresale menos de 0.1 m de la pared.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.1.5	¿Existen rampas en las veredas de las entradas, estacionamientos, y entradas principales para autos?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2	RAMPAS:	SI	NO	N/A
1.2.1	¿Cuál es la proporción de la pendiente de la rampa? 1:12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2.2	¿Existen barandas en los dos lados de las rampas cuya longitud es mayor de 1.83 m? o barandas a los dos lados para rampas de 15 metros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1.2.3	¿ Las barandas, son todas fuertes y resistentes, están colocadas entre 0.87mt y 0.97mt de altura ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2.4	¿ El ancho entre las barandas y/o veredas es de 0.92mt por lo menos?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2.5	¿Las rampas tienen una superficie firme, estable y anti-deslizante?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2.6	¿Existe una llegada a nivel de 1.52 m de largo por cada porción de rampa de 9mts, tanto al inicio, el final, y en los lugares en donde las sillas de ruedas deben dar vuelta para continuar su recorrido en cada rampa?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2.7	¿La rampa sube más de 0.76mt entre llegadas?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.2.8	¿Los retiros municipales permiten la adecuación de rampas?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.3	ESTACIONAMIENTOS Y AREAS DE DESEMBARQUE DE PASAJEROS:	SI	NO	N/A
1.3.1	¿Existe un número adecuado de estacionamientos accesibles en el lugar, (2.44 m de ancho más un pasadizo de acceso de 1.52 m de ancho) ? Para saber cuantos estacionamientos accesibles deben instalarse ver la tabla siguiente	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	1 a 25 : 1 espacio			
	26 a 50 : 2 espacios			
	51 a 75 : 3 espacios			
	76 a 100 : 4 espacios			
	101 a 150 : 5 espacios			
	151 a 200 : 6 espacios			
	201 a 300 : 7 espacios			
	301 a 400 : 8 espacios			
	401 a 500 : 9 espacios			
	501 a 1000: 2 por ciento del total			
	1001 a más : 20 más 1 por cada cien sobre 1000			

1.3.2	¿Se han instalado espacios de 2.44 m de ancho con pasadizos de acceso de 2.44 m y 2.5 m de altura libre para albergar a las camionetas tipo van con elevadores para silla de ruedas instalados en su interior-señalización NOTA: Por lo menos uno de cada ocho estacionamientos accesibles debe ser accesible a una camioneta tipo van (con un mínimo de un estacionamiento de este tipo en todos los casos).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.3.3	¿En la ruta de accesible, los pasadizos de acceso conducen a la entrada accesible?)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.3.4	¿Están todos los estacionamientos accesibles próximos a las entradas accesibles?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.3.5	¿Están los espacios de estacionamientos accesibles marcados con el símbolo Internacional de Accesibilidad?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.3.6	¿Las señales indican que el espacio de estacionamiento es accesible para camionetas tipo Van?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4	ENTRADA:	SI	NO	N/A
1.4.1	¿Si hay escaleras en la entrada a un edificio, existe también una rampa o elevador, o hay alguna entrada accesible alternativa? NOTA: No utilicen una entrada de servicio como entrada accesible al menos que no exista otra solución posible.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4.2	¿Existe señalización que conduzca a las rutas accesibles en las rutas que no lo son?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4.3	¿Las rutas accesibles alternativas pueden ser utilizadas independientemente?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4.4	¿La puerta de entrada tiene un ancho libre de 0.81 m como mínimo? (En el caso de puertas de doble hoja por lo menos una de ellas debe medir como mínimo 0.81 m de ancho)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4.5	¿Existe un mínimo de 0.46 m de espacio libre en el lado hacia	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	donde se abre la puerta y cerca de la cerradura? NOTA : Una persona en silla de ruedas o que utilice muletas necesita de este espacio para poder acercarse a la puerta y abrirla.			
1.4.6	¿Tiene la parte inferior del umbral de la puerta un desnivel de 0.007 m o menos? ¿ En el caso que sea biselada no tiene más de 0.02 m de altura?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4.7	¿Si se han instalado, el pelo de las alfombras o de los sobrepisos tiene más de 0.02 m de altura?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4.8	¿Los bordes de las alfombras, están lo suficientemente bien asegurados como para prevenir riesgos de resbalarse?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4.9	¿Está la manija de la cerradura instalada a no más de 1.22 m de altura, se puede operar con un puño cerrado? NOTA: El examen de "puño cerrado" para las manijas y controles: Trate de accionar la cerradura de la puerta o los controles de una ducha utilizando solo una mano en posición de "puño cerrado". Si usted lo puede accionar entonces una persona que tenga un uso limitado de sus manos también lo podrá hacer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4.10	¿Se pueden abrir las puertas sin ejercer mucha fuerza sobre ellas? (Puertas exteriores: reservado, puertas interiores: 2.5 Kg. máximo.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4.11	¿Si la puerta se cierra sola, le toma por lo menos 3 segundos cerrarse?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.4.12	¿Cuándo hay puertas giratorias, existe una puerta lateral con un ancho libre de 0.91 mt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Copyright © United Nations: Division of Social Policy and Development
Updated 27 June 2002. Comments and suggestions to: ito@un.org

Anexo 2

Dados estatísticos e outras ferramentas de análise

Excluído: ¶

<u>Percentagem de pessoas com deficiências por idade e gênero</u>				
<u>Censo de 1991</u>				
<u>Todas as áreas</u>	<u>Total</u>	<u>0-14</u>	<u>15-59</u>	<u>60 +</u>
<u>Total</u>	<u>0.9</u>	<u>0.4</u>	<u>0.9</u>	<u>2.7</u>
Homens	<u>1.1</u>	<u>0.5</u>	<u>1.2</u>	<u>2.9</u>
Mulheres	<u>0.7</u>	<u>0.4</u>	<u>0.7</u>	<u>2.5</u>
-				
<u>Área Urbana</u>	<u>Total</u>	<u>0-14</u>	<u>15-59</u>	<u>60 +</u>
<u>Total</u>	<u>0.9</u>	<u>0.5</u>	<u>0.9</u>	<u>2.6</u>
Homens	<u>1.1</u>	<u>0.5</u>	<u>1.2</u>	<u>2.9</u>
Mulheres	<u>0.7</u>	<u>0.4</u>	<u>0.7</u>	<u>2.4</u>
-				
<u>Área Rural</u>	<u>Total</u>	<u>0-14</u>	<u>15-59</u>	<u>60 +</u>
<u>Total</u>	<u>0.9</u>	<u>0.4</u>	<u>1.0</u>	<u>2.9</u>
Homens	<u>1.0</u>	<u>0.4</u>	<u>1.2</u>	<u>2.9</u>
Mulheres	<u>0.7</u>	<u>0.3</u>	<u>0.8</u>	<u>3.7</u>

Fonte: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Censo Demográfico, 1991, Características Gerais da População e Instrução, nº 1 (1996).

Deficiência física ou mental:

1. Cegueira

2. Surdez

3. Paralisia de um dos lados

4. Paralisia das pernas

5. Paralisia total

6. Falta de membro(s) ou parte dele(s)

7. Deficiência mental

8. Mais de uma

9. Nenhuma das enumeradas

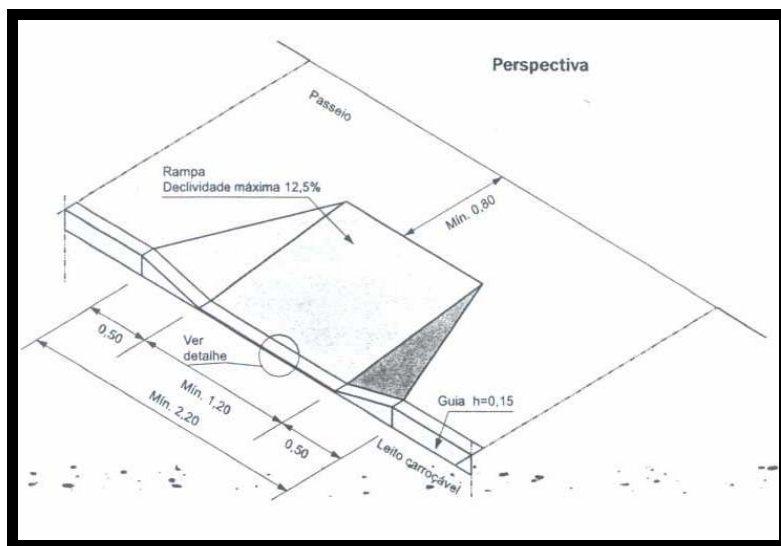
Anexo 3

Resultado da visita de avaliação dos oito monumentos nacionais tendo por base a visita de inspeção realizada em fevereiro 2004

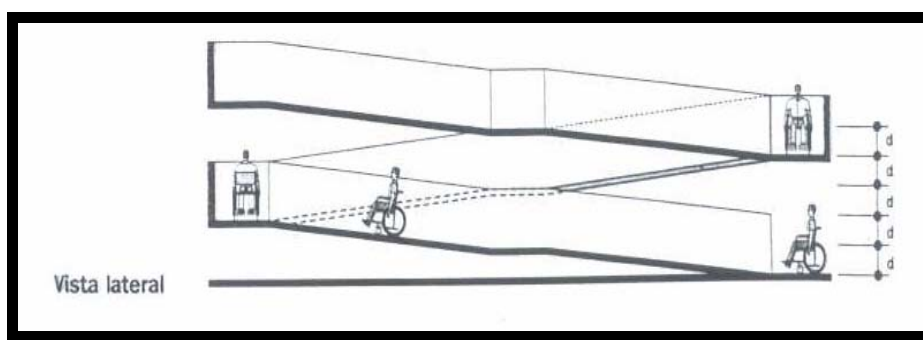
Item	Catedral	Esplanada	Justiça	Lúcio Costa	Praça	Panteão	Teatro	Senado
Acesso	4	3	3	1	1	2	2	3
Rampas	3	3	3	1	1	2	2	3
Estacionamento	2	1	1	1	1	1	1	1
Entrada	2	4	3	1	1	2	2	3
Circulação Horizontal	3	4	2	2	2	2	2	3
Sinalização	1	1	1	1	1	1	1	1
Banheiros	1	1	1	1	1	1	2	2
Iluminação	4	5	4	3	5	1	3	3

Anexo 4

Rampa típica para acesso de pessoas com deficiências físicas



Apresentação gráfica de uma rampa típica para facilitar o acesso das PPD à museus e monumentos



Excluído: Las listas de ... [36]

Excluído: ¿Existe alguna ruta

... [37]

Excluído: ¿La ruta de acceso

... [38]

Excluído: ¿

... [39]

Excluído: ¿Pueden los objetos

... [40]

Excluído: ¿Existen rampas en

... [41]

Excluído: ¿Cuál es la

Excluído: 1:12 ... [42]

Excluído: ¿Existen barandas

... [43]

Excluído: ¿

... [44]

Excluído: ¿El ancho entre las

... [45]

Excluído: ¿Las rampas tienen

... [46]

Excluído: ¿Existe una llegada

... [47]

Excluído: ¿La rampa sube

... [48]

Excluído: ¿Los retiros

... [49]

Excluído: ESTACIONAMIENT

... [50]

Excluído: ¿Existe un nú

Excluído: ¶ ... [51]

Excluído: 1

Excluído: [52]

Excluído: 26

Excluído: [53]

Excluído: 51

Excluído: [54]

Excluído: 76

Excluído: [55]

Excluído: 101

Excluído: [56]

Excluído: 151

Excluído: [57]

Excluído: 201

Excluído: [58]

Excluído: 301

Excluído: [59]

Excluído: 401

Excluído: [60]

Excluído: 501

Excluído: [61]

Excluído: 1001 a más : 20

... [62]

... [63]

... [64]

Anexo 5

Leis do Distrito Federal, referentes aos deficientes em geral:

Benefício de Prestação Continuada

LOAS (Lei Orgânica da Assistência Social) – Lei nº 8.742/93, regulamentada pelo Decreto nº 1.744/95.

Destinado a pessoas com mais de 67 anos ou portadores de deficiência.

No caso dos deficientes:

- Ser incapacitado para o trabalho e para a vida independente.
- A renda mensal *per capita* deve ser de até 1/4 do salário mínimo.
- Não é possível acumular com nenhum outro benefício previdenciário.
- Não é preciso ser contribuinte do sistema previdenciário.
- Após a concessão do 1.º benefício, ele passa a integrar a renda familiar, para efeitos de concessão de um 2.º benefício, para a mesma família.

Aposentadoria por Invalidez

Lei 8.213/91 – Só tem direito quem for contribuinte do sistema.

Lei 7.070/82 – Institui pensão especial aos deficientes físicos, portadores da Síndrome da Talidomida.

Lei 8.687/93 – Retira da incidência do Imposto sobre a Renda benefícios percebidos por deficientes mentais, neles incluídos as pensões, pecúlios, montepios e auxílios.

O Distrito Federal, conta com leis de trabalho referentes aos portadores de deficiências. Essas leis podem-se resumir no seguinte quadro:

Leis que garantem ao portador de deficiência acesso ao Mercado de Trabalho

Legislação Referente ao Trabalho

Constituição Federal

Art. 7.º XXXI: proibição de discriminação quanto a salários e critérios de admissão do trabalhador portador de deficiência.

Estatuto da Criança e do Adolescente

Lei 8.069/90 Art. 66. Ao adolescente portador de deficiência é assegurado o trabalho protegido.

Deficiente preso

Lei 7.210/84, art. 32, § 3.º: doentes ou deficientes físicos somente exercerão atividades apropriadas ao seu estado.

Emprego

Lei 7.853, regulamentada pelo Decreto n.º 3.298/91: dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. Constitui crime punível com reclusão de 1 a 4 anos, e multa, obstar, sem justa causa, o acesso de deficiente a cargo público ou negar a alguém emprego ou trabalho, ambos por motivos derivados de sua deficiência.

Lei 8.213/91

Art. 48. O aposentado por invalidez que voltar ao trabalho terá sua aposentadoria automaticamente cancelada.

Art. 93. A empresa com 100 ou mais empregados está obrigada a preencher as seguintes porcentagens com beneficiários reabilitados* ou pessoas portadoras de deficiência, habilitadas:

- I. até 200 empregados 2%
- II. de 201 a 500 3%
- III. de 501 a 1.000 4%
- IV. de 1.001 em diante 5%

* **reabilitado:** *aquele que recupera a capacidade de trabalho.*

§ 1.º A dispensa de trabalhador reabilitado ou de deficiente habilitado ao final de contrato por prazo determinado de mais de 90 (noventa) dias, e a imotivada, no contrato por prazo indeterminado, só poderá ocorrer após a contratação de substituto de condição semelhante.

Lei 1.377/97

Cria mecanismos de inserção de portadores de deficiência no mercado de trabalho do DF:

- criação de balcão de empregos especial, para atendimento aos portadores de deficiência;

- incentivos fiscais às empresas de pequeno porte e microempresas, na redução de ICMS, em 0,1%; e ISS, até o limite 5%, para aquelas que contarem, em seus quadros com portadores de deficiência.

Servidores Públicos, Constituição Federal

Art. 37, VIII – Reserva de vagas em empregos públicos.
LODF – mesmo sentido.

Lei 8.112/90 – Reserva de até 20% das vagas oferecidas em concurso público.

Decreto n.º 3.298/99 – Reserva o mínimo de 5% das vagas.

Lei 160/91 (distrital), regulamentada pelo Decreto n.º 13.897/92 – Reserva de 20% dos cargos e empregos públicos.

Redução de Jornada de Trabalho

Lei 9.527 (altera a 8.112) – concede ao servidor deficiente, horário especial, de acordo com comprovação médica. Para quem tem cônjuge, filho ou dependente deficiente, o horário especial precisa ser compensado.

Lei 323/92 e Decreto 14.970 (DF) – concedem redução de jornada de trabalho para o servidor que trabalha com carga horária igual ou superior a 30 horas semanais. O horário especial ou móvel serve-se aos casos em que o servidor trabalha até 30 horas.

Lei 2.404/99 (DF) – tratamento preferencial aos servidores portadores de necessidades especiais, ou que tenham dependentes nessa situação, para que permaneçam no local mais próximo de suas residências ou dos locais de tratamento ou recuperação de seus filhos. 2.6 Ocupação de área pública Lei 901/95 (DF) regulamenta a utilização de áreas públicas do Distrito Federal, por trailers, quiosques e similares, dando prioridade, no processo seletivo simplificado, aos portadores de deficiência e pessoas idosas.

Lei 1.361/96 (DF) - estende o benefício da Lei 901/95 à mesma exploração de atividade econômica em áreas públicas, ao longo das rodovias do DF.

Lei 2.559/00 (DF) – reserva de boxes nas feiras livres e permanentes para instituições de assistência aos portadores de necessidades especiais, mentais e sensoriais.

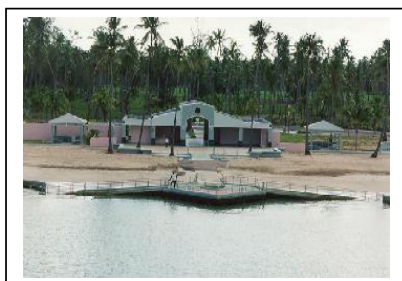
Anexo 6

Fotografia cortesia de E. Jiménez – Fevereiro 23, 2004, Sítio Arqueológico de Monte Alban em Oaxaca, México mostra um elevador elétrico instalado pelas autoridades turísticas perfeitamente integrada ao meio das pirâmides milenares.



Uma rampa permite o acesso das pessoas em cadeiras de rodas diretamente no mar. PRAIA LUQUILLO. Mar sin Barreras. Disponível via www no endereço: <http://www.dtop.gov.pr/Proyprrio/MarSin/MarInfo.htm>

Código de campo alterado



wb072783

E:\Monografia - versão final 07-05-2004...

May 8, 2004 10:54 AM

OBJETIVOS E JUSTIFICATIVA

A idéia de fazer o meu trabalho sobre a carência de acessos aos lugares turísticos para pessoas portadoras de deficiências físicas tem a ver com a consciência que adquiri sobre o tema nos anos em que morei num país de primeiro mundo, onde os portadores de deficiências têm privilégios e atenções que são raramente oferecidos em Brasil. Aliás, também já conheci pessoas portadoras de deficiências físicas, que vivem com as deficiências e têm superado qualquer dificuldade e seriam capazes de aperfeiçoar sua vida, incluindo o turismo e o aprofundamento da cultura nacional, se dispusessem de um mínimo, de um simples acesso a locais públicos e turísticos. Este

mercado, que no caso do Brasil representa é de 10% da população, não tem sido explorado pelas agências de turismo.

(aqui acima não está bem claro)

Como exemplo podemos notar que os ônibus coletivos também não são equipados com entradas e saídas adaptadas. Se locomover, para quem é portador de alguma deficiência, não é tarefa das mais fáceis. E para viajar, a realidade não é diferente. Pouquíssimas agencias de turismo oferecem serviços à altura das exigências dos deficientes físicos.

REFÊRENCIAS
METODOLÓGICOS

TEÓRICOS-

Elevado Ramp Banhe	Elevad Ram Banh
res as iros	ores pas eiros
reform	refor
ados	mad
	os

Memorial JK

Palácio do Itamaraty

Torre de TV	X	-----	-----Praça dos Três
			Poderes

Palácio do

Planalto

Palácio da Justiça

Palácio da	Espaço Lúcio Costa
Alvorada	

Palácio do

Buriti

Panteão da Pátria
Tancredo Neves

Congresso	Supremo Tribunal
Nacional	Federal

Esplanada dos
Ministérios

Universidade de
Brasília

Projeto Orla

Memorial JK

Museu Vivo da Memória

	Candanga
Museu da Caixa Econômica Federal	Museu da Imprensa Nacional
Museu de Armas do Distrito Federal	Museu Histórico de Brasília
Museu de Valores do Banco Central	Museu de Arte Moderna de Brasília
Museu Histórico e Artístico de Planaltina	

REFERÊNCIAS TEÓRICO-METODOLÓGICAS

Para começar o estudo, partiremos dos dados existentes nas diferentes entidades governamentais e não-governamentais. A Embratur tem levantado dados referentes a mudanças que devem ser feitas para oferecer acesso aos portadores de deficiências físicas. O GDF também tem estudado as necessidades e criou uma Comissão Permanente de Acessibilidade: Direito de Todos. Essa comissão foi instituída pelo Decreto 21.555 de 2000. Será feito um levantamento - por meio de inspeção física

dos monumentos – visando a sua acessibilidade para pessoas portadoras de deficiências físicas. Durante a preparação do trabalho serão vistoriados os parques da Cidade e de Brasília, o aeroporto, e a rodoviária e rodoviária de Brasília.

Las listas de comprobación

Prioridad 2: Acceso a los ambientes en que se expenden bienes y servicios

NOMBRE DE LA EDIFICACIÓN /
 PROYECTO: _____
 UBICACION DE LA
 ENTRADA: _____
 Nº DE PISOS: _____ AREA
 CONSTRUIDA: _____

2.1	CIRCULACIÓN HORIZONTAL:	SI	NO	N/A
-----	-------------------------	----	----	-----

2.1.1	¿La entrada accesible provee acceso libre y directo al piso principal, vestíbulo o elevador?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------	--------------------------	--------------------------

2.1.1	¿La entrada accesible provee acceso libre y directo al piso principal, vestíbulo o elevador?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------	--------------------------	--------------------------

2.1.2	¿Están todo los espacios públicos sobre una ruta accesible de desplazamiento?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------

2.1.2	¿Están todo los espacios públicos sobre una ruta accesible de desplazamiento?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------

2.1.3	¿Tiene la ruta accesible a todos los lugares públicos por lo menos 0.91 mt de ancho?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------	--------------------------	--------------------------

2.1.3 ¿Tiene la ruta accesible a todos los ☐ ☐ ☐
lugares públicos por lo menos 0.91
mt de ancho?

2.1.4 ¿ Existe un espacio circular de por lo ☐ ☐ ☐
menos 1.53 mts de diámetro o un
espacio en forma de T que le permita
a una persona que utiliza una silla de
ruedas cambiar de dirección?

Página 45: [8] Excluido Efraim 17/2/2004 21:34:00

2.1.4 ¿ Existe un espacio circular de por lo ☐ ☐ ☐
menos 1.53 mts de diámetro o un
espacio en forma de T que le permita
a una persona que utiliza una silla de
ruedas cambiar de dirección?

2.2 PUERTAS: SI NO N/A

2.2.1 ¿Todas las puertas que dan a los ☐ ☐ ☐
espacios públicos, tiene por lo menos
0.81 mt de ancho utilizable?

Página 45: [9] Excluido Efraim 17/2/2004 21:34:00

2.2.1 ¿Todas las puertas que dan a los ☐ ☐ ☐
espacios públicos, tiene por lo menos
0.81 mt de ancho utilizable?

2.2.2 ¿En el lado en que las puertas se ☐ ☐ ☐
jalan para abrirse, cerca de la manija,
existe un espacio libre de pared de
por lo menos 0.46 mt para que una
persona utilizando silla de ruedas o
muletas pueda abrirla?

Página 45: [10] Excluido Efraim 17/2/2004 21:34:00

2.2.2 ¿En el lado en que las puertas se ☐ ☐ ☐
jalan para abrirse, cerca de la manija,
existe un espacio libre de pared de

por lo menos 0.46 mt para que una persona utilizando silla de ruedas o muletas pueda abrirla?

2.2.3 ¿Se puede abrir la puerta sin ejercer mucha fuerza sobre ellas? (Puertas exteriores: reservado, puertas interiores: 2.5 kg. máximo)

☐ ☐ ☐

Página 45: [11] Excluido Efraim 17/2/2004 21:34:00

2.2.3 ¿Se puede abrir la puerta sin ejercer mucha fuerza sobre ellas? (Puertas exteriores: reservado, puertas interiores: 2.5 kg. máximo)

☐ ☐ ☐

2.2.4 ¿Las manijas de las puertas están instaladas a 1.22 mt de altura, o menos? ¿Se pueden operar con el "puño cerrado"?

☐ ☐ ☐

Página 45: [12] Excluido Efraim 17/2/2004 21:34:00

2.2.4 ¿Las manijas de las puertas están instaladas a 1.22 mt de altura, o menos? ¿Se pueden operar con el "puño cerrado"?

☐ ☐ ☐

2.2.5 ¿La parte inferior del umbral de la puerta tiene 0.007 mt o menos de altura, si está biselada no tiene más de 0.02 mt de altura ?

☐ ☐ ☐

Página 45: [13] Excluido Efraim 17/2/2004 21:34:00

2.2.5 ¿La parte inferior del umbral de la puerta tiene 0.007 mt o menos de altura, si está biselada no tiene más de 0.02 mt de altura ?

☐ ☐ ☐

2.3 **SALIDAS DE EMERGENCIA:** **SI** **NO** **N/A**

2.3.1 ¿En los lugares donde se han

☐ ☐ ☐

instalado sistemas de emergencia,
 tienen tanto señales luminosas como
 sonoras?

Página 45: [14] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

2.3.1	¿En los lugares donde se han instalado sistemas de emergencia, tienen tanto señales luminosas como sonoras?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------	--------------------------	--------------------------

2.4	CUARTOS Y ESPACIOS:	SI	NO	N/A
-----	----------------------------	-----------	-----------	------------

2.4.1	¿Todos los caminos de circulación que conducen hacia los bienes y servicios tienen un ancho mínimo de 0.91 m.?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Página 45: [15] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

2.4.1	¿Todos los caminos de circulación que conducen hacia los bienes y servicios tienen un ancho mínimo de 0.91 m.?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------

2.4.2	¿Hay un circulo de 1.52 mts de diámetro o un espacio en forma de "T" para que una silla de ruedas pueda voltear completamente?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Página 45: [16] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

2.4.2	¿Hay un circulo de 1.52 mts de diámetro o un espacio en forma de "T" para que una silla de ruedas pueda voltear completamente?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------

2.4.3	¿La alfombra instalada, es de pelo corto, de tejido firme, está bien asegurada en los bordes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Página 45: [17] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

2.4.3	¿La alfombra instalada, es de pelo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	------------------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

corto, de tejido firme, está bien asegurada en los bordes?

- 2.4.4 ¿ En las vías de circulación que ☐ ☐ ☐
 pasan a través de las áreas públicas,
 pueden los obstáculos ser detectados
 por un bastón? (Ubicados dentro de
 los 0.67 mt del suelo o más arriba de
 los 2.04 mts, o sobresalen a más de
 0.1 mt de la pared)

Página 45: [18] Excluído Efraim 17/2/2004 21:34:00

- 2.4.4 ¿ En las vías de circulación que ☐ ☐ ☐
 pasan a través de las áreas públicas,
 pueden los obstáculos ser detectados
 por un bastón? (Ubicados dentro de
 los 0.67 mt del suelo o más arriba de
 los 2.04 mts, o sobresalen a más de
 0.1 mt de la pared)

2.5 SEÑALIZACIÓN DE AMBIENTES: SI NO N/A

- 2.5.1 ¿ La señalización que designa ☐ ☐ ☐
 espacios y habitaciones permanentes
 donde se proveen bienes y servicios
 obra de acuerdo con los
 requerimientos apropiados para dicha
 señalización? (Ver las
 especificaciones a continuación) :

Señalización montada con su
 línea central a 1.53 mts del
 suelo.

Instalados en la pared
 adyacente al lado donde este
 instalada la cerradura o lo más
 cerca posible.

Caracteres elevados, de un tamaño de entre 0.016 mt y 0.051 mt de altura con contraste alto.

Texto en Braille con la misma información.

Si se utiliza un pictograma, debe estar acompañado con caracteres elevados y en Braille

Página 45: [19] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

(Ver las especificaciones a continuación) :

Página 45: [20] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

Página 45: [21] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

Página 45: [22] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

Página 45: [23] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

Página 45: [24] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

2.5.1 ¿ La señalización que designa ☐ ☐ ☐
espacios y habitaciones permanentes
donde se proveen bienes y servicios
obra de acuerdo con los
requerimientos apropiados para dicha
señalización? (Ver las
especificaciones a continuación) :

Señalización montada con su
línea central a 1.53 mts del
suelo.

Instalados en la pared
adyacente al lado donde este
instalada la cerradura o lo más

cerca posible.

Caracteres elevados, de un tamaño de entre 0.016 mt y 0.051 mt de altura con contraste alto.

Texto en Braille con la misma información.

Si se utiliza un pictograma, debe estar acompañado con caracteres elevados y en Braille

2.6	SEÑALIZACIÓN DIRECCIONAL E SI INFORMACIÓN:	NO	N/A
------------	---	-----------	------------

Las siguientes preguntas se aplican a la señalización direccional y de información que cae dentro de la Prioridad 2.

2.6.1	¿Si están montados a más de 2.04 mts de altura, tienen letras de por lo menos 0.076 mt de altura con contraste alto y acabado que no refleje la luz?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------	--------------------------	--------------------------

2.6.1	¿Si están montados a más de 2.04 mts de altura, tienen letras de por lo menos 0.076 mt de altura con contraste alto y acabado que no refleje la luz?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------	--------------------------	--------------------------

2.6.2	¿ La señalización direccional y de información obran de acuerdo con los requerimientos de legibilidad?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------	--------------------------	--------------------------

2.6.2	¿ La señalización direccional y de información obran de acuerdo con los requerimientos de legibilidad?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------	--------------------------	--------------------------

2.7	CONTROLES:	SI	NO	N/A
------------	-------------------	-----------	-----------	------------

2.7.1	¿Los controles instalados para el uso del público (eléctricos, mecánicos, gabinetes, juegos, controles de auto servicio y máquinas expendedoras) están ubicados a una altura accesible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------

NOTA: Rangos de alcance: La altura máxima para un alcance de costado es de 1.37 mts, para un alcance frontal es de 1.22 mts. La altura máxima a la que una persona puede llegar de frente es de 0.038 mt y de 0.23 mt de costado.

2.7.1	¿Los controles instalados para el uso del público (eléctricos, mecánicos, gabinetes, juegos, controles de auto servicio y máquinas expendedoras) están ubicados a una altura accesible?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------

NOTA: Rangos de alcance: La altura máxima para un alcance de costado es de 1.37 mts, para un alcance frontal es de 1.22 mts. La altura máxima a la que una persona puede llegar de frente es de 0.038 mt y de

0.23 mt de costado.

2.7.2 ¿Se pueden operar los controles con ☐ ☐ ☐
un "puño cerrado"?

Página 45: [29] Excluido Efraim 17/2/2004 21:34:00

2.7.2 ¿Se pueden operar los controles con ☐ ☐ ☐
un "puño cerrado"?

2.8 MOBILIARIO: SI NO N/A

2.8.1 ¿Los pasadizos entre las sillas fijas ☐ ☐ ☐
(en lugares que no sean para
asamblea) tienen por lo menos 0.91
mt de ancho?

Página 45: [30] Excluido Efraim 17/2/2004 21:34:00

2.8.1 ¿Los pasadizos entre las sillas fijas ☐ ☐ ☐
(en lugares que no sean para
asamblea) tienen por lo menos 0.91
mt de ancho?

2.8.2 ¿Están los espacios para sillas de ☐ ☐ ☐
ruedas distribuidos por todo el lugar?

Página 45: [31] Excluido Efraim 17/2/2004 21:34:00

2.8.2 ¿Están los espacios para sillas de ☐ ☐ ☐
ruedas distribuidos por todo el lugar?

2.8.3 ¿Las partes de encima de las mesas ☐ ☐ ☐
y mostradores están a una altura de
entre 0.71 mt y 0.87 mt?

Página 45: [32] Excluido Efraim 17/2/2004 21:34:00

2.8.3 ¿Las partes de encima de las mesas ☐ ☐ ☐
y mostradores están a una altura de
entre 0.71 mt y 0.87 mt?

2.8.4 ¿Los espacios para las rodillas en las ☐ ☐ ☐
mesas accesibles miden 0.69 mt de
altura, 0.76 mt de ancho y 0.48 mt de

profundidad?

Página 45: [33] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

- | | | | | |
|-------|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 2.8.4 | ¿Los espacios para las rodillas en las mesas accesibles miden 0.69 mt de altura, 0.76 mt de ancho y 0.48 mt de profundidad? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2.8.5 | ¿En cada tipo de mostrador de pago, hay una porción del mismo que no tenga más de 0.91 mt de altura? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Página 45: [34] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

- | | | | | |
|-------|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 2.8.5 | ¿En cada tipo de mostrador de pago, hay una porción del mismo que no tenga más de 0.91 mt de altura? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| 2.8.6 | ¿Existe una porción de los mostradores en los cuales se ordena la comida que no esté a más de 0.91 mt, o existe un espacio a un costado para pasarle los alimentos a los clientes que tengan dificultad de recibirlos a través de un mostrador alto? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Página 45: [35] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

- | | | | | |
|-------|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 2.8.6 | ¿Existe una porción de los mostradores en los cuales se ordena la comida que no esté a más de 0.91 mt, o existe un espacio a un costado para pasarle los alimentos a los clientes que tengan dificultad de recibirlos a través de un mostrador alto? | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|-------|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|

2.9	CIRCULACIÓN VERTICAL:	SI	NO	N/A
-----	------------------------------	-----------	-----------	------------

- | | | | | |
|-------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 2.9.1 | ¿Hay rampas, elevadores o | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
|-------|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|

montacargas que lleven a todos los
niveles de un edificio?

Las listas de comprobación

Prioridad 1: Accesibilidad en las puertas de entrada

NOMBRE DE LA EDIFICACIÓN /

PROYECTO: _____

UBICACION DE LA

ENTRADA: _____

1.1 RUTA DE SI NO N/A

ACCESO:

1.1.1 ¿Existe alguna ☐ ☐ ☐
ruta de acceso
que haga
innecesario el
uso de
escaleras?)

1.1.1 ¿Existe alguna ☐ ☐ ☐
ruta de acceso
que haga
innecesario el
uso de
escaleras?)

1.1.2 ¿La ruta de ☐ ☐ ☐
acceso tiene
una superficie
estable y anti-
deslizante?

1.1.2 ¿La ruta de ☐ ☐ ☐
acceso tiene
una superficie

estable y anti-
deslizante?

1.1.3 ¿El ancho libre ☐ ☐ ☐
de la ruta de
acceso es de
0.91 m?

Página 61: [39] Excluido Efraim 17/2/2004 21:34:00

1.1.3 ¿El ancho libre ☐ ☐ ☐
de la ruta de
acceso es de
0.91 m?

1.1.4 ¿Pueden los ☐ ☐ ☐
objetos
situados
(empotrados o
sobresalientes)
en la ruta de
acceso ser
detectados por
una persona
ciega con la
ayuda de un
bastón? NOTA:
Para que todos
los objetos
situados en las
rutas de acceso
puedan ser
detectados con
la ayuda de un
bastón deben
estar ubicados
a una altura no

mayor de 0.69
mt del nivel del
piso. Todos los
objetos
colgados o
empotrados en
el techo deben
estar a una
altura mínima
de 2.03 m del
nivel del piso.
No será
necesario
retirar ningún
objeto montado
si sobresale
menos de 0.1 m
de la pared.

Página 61: [40] Excluido		Efraim	17/2/2004 21:34:00		
1.1.4	¿Pueden los	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	objetos				
	situados				
	(empotrados o				
	sobresalientes)				
	en la ruta de				
	acceso ser				
	detectados por				
	una persona				
	ciega con la				
	ayuda de un				
	bastón? NOTA:				
	Para que todos				
	los objetos				

situados en las rutas de acceso puedan ser detectados con la ayuda de un bastón deben estar ubicados a una altura no mayor de 0.69 mt del nivel del piso. Todos los objetos colgados o empotrados en el techo deben estar a una altura mínima de 2.03 m del nivel del piso. No será necesario retirar ningún objeto montado si sobresale menos de 0.1 m de la pared.

1.1.5

¿Existen rampas en las veredas de las entradas, estacionamientos, y entradas principales para

☐☐☐

autos?

1.1.5	¿Existen rampas en las veredas de las entradas, estacionamientos, y entradas principales para autos?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------	--------------------------	--------------------------

1.2	RAMPAS:	SI	NO	N/A
-----	----------------	-----------	-----------	------------

1.2.1	¿Cuál es la proporción de la pendiente de la rampa? 1:12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------	--------------------------	--------------------------

1.2.1	¿Cuál es la proporción de la pendiente de la rampa? 1:12	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------	--------------------------	--------------------------

1.2.2	¿Existen barandas en los dos lados de las rampas cuya longitud es mayor de 1.83 m? o barandas a los dos lados para rampas de 15 metros.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------

- 1.2.2 ¿Existen ☐ ☐ ☐
barandas en los
dos lados de
las rampas
cuya longitud
es mayor de
1.83 m? o
barandas a los
dos lados para
rampas de 15
metros.
- 1.2.3 ¿ Las ☐ ☐ ☐
barandas, son
todas fuertes y
resistentes,
están
colocadas entre
0.87mt y 0.97mt
de altura ?

- 1.2.3 ¿ Las ☐ ☐ ☐
barandas, son
todas fuertes y
resistentes,
están
colocadas entre
0.87mt y 0.97mt
de altura ?
- 1.2.4 ¿ El ancho ☐ ☐ ☐
entre las
barandas y/o
veredas es de
0.92mt por lo

menos?

Página 61: [45] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

1.2.4	¿ El ancho entre las barandas y/o veredas es de 0.92mt por lo menos?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------	--------------------------	--------------------------

1.2.5	¿Las rampas tienen una superficie firme, estable y anti-deslizante?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Página 61: [46] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

1.2.5	¿Las rampas tienen una superficie firme, estable y anti-deslizante?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------

1.2.6	¿Existe una llegada a nivel de 1.52 m de largo por cada porción de rampa de 9mts, tanto al inicio, el final, y en los lugares en donde las sillas de ruedas deben dar vuelta para continuar su	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------	--------------------------	--------------------------

recorrido en
cada rampa?

Página 61: [47] Excluído	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

1.2.6	¿Existe una	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	llegada a nivel			
	de 1.52 m de			
	largo por cada			
	porción de			
	rampa de 9mts,			
	tanto al inicio, el			
	final, y en los			
	lugares en			
	donde las sillas			
	de ruedas			
	deben dar			
	vuelta para			
	continuar su			
	recorrido en			
	cada rampa?			

1.2.7	¿La rampa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	sube más de			
	0.76mt entre			
	llegadas?			

Página 61: [48] Excluído	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

1.2.7	¿La rampa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	sube más de			
	0.76mt entre			
	llegadas?			

1.2.8	¿Los retiros	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	municipales			
	permiten la			
	adecuación de			
	rampas?			

1.2.8	¿Los retiros municipales permiten la adecuación de rampas?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	--	--------------------------	--------------------------	--------------------------

1.3	ESTACIONAMIENTOS Y AREAS DE DESEMBARQUE DE PASAJEROS:	SI	NO	N/A
-----	---	----	----	-----

1.3	ESTACIONAMIENTOS Y AREAS DE DESEMBARQUE DE PASAJEROS:	SI	NO	N/A
-----	---	----	----	-----

1.3.1	¿Existe un número adecuado de estacionamientos accesibles en el lugar, (2.44 m de ancho más un pasadizo de acceso de 1.52 m de ancho) ? Para saber cuantos estacionamientos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	---	--------------------------	--------------------------	--------------------------

os accesibles
deben
instalarse ver la
tabla siguiente

1	a	25	:	1
espacio				
26	a	50	:	2
espacios				
51	a	75	:	3
espacios				
76	a	100	:	4
espacios				
101	a	150	:	5
espacios				
151	a	200	:	6
espacios				
201	a	300	:	7
espacios				
301	a	400	:	8
espacios				
401	a	500	:	9
espacios				
501	a	1000	:	2
por ciento del				
total				
1001	a	más	:	20
más 1 por cada				
cien sobre 1000				

Página 61: [54] Excluído	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

Página 61: [55] Excluído	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

Página 61: [56] Excluído	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

Página 61: [57] Excluído	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

Página 61: [58] Excluído	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

Página 61: [59] Excluído	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

Página 61: [60] Excluído	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

Página 61: [61] Excluído	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

Página 61: [62] Excluído	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

1.3.1	¿Existe un <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	número		
	adecuado de		
	estacionamient		
	os accesibles		
	en el lugar,		
	(2.44 m de		

ancho más un
pasadizo de
acceso de 1.52
m de ancho) ?
Para saber
cuantos
estacionamien
tos accesibles
deben
instalarse ver la
tabla siguiente

1 a 25	: 1
espacio	
26 a 50	: 2
espacios	
51 a 75	: 3
espacios	
76 a 100	: 4
espacios	
101 a 150	: 5
espacios	
151 a 200	: 6
espacios	
201 a 300	: 7
espacios	
301 a 400	: 8
espacios	
401 a 500	: 9
espacios	
501 a 1000	: 2
por ciento del	
total	
1001 a más	: 20

más 1 por cada
cien sobre 1000

1.3.2

¿Se han ☐

☐☐

instalado

espacios de

2.44 m de

ancho con

pasadizos de

acceso de 2.44

m y 2.5 m de

altura libre para

albergar a las

camionetas tipo

van con

elevadores para

silla de ruedas

instalados en

su interior?)-

señalización

NOTA: Por lo

menos uno de

cada ocho

estacionamient

os accesibles

debe ser

accesible a una

camioneta tipo

van (con un

mínimo de un

estacionamient

o de este tipo

en todos los

casos).

1.3.2 ¿Se han ☐ ☐ ☐

instalado

espacios de

2.44 m de

ancho con

pasadizos de

acceso de 2.44

m y 2.5 m de

altura libre para

albergar a las

camionetas tipo

van con

elevadores para

silla de ruedas

instalados en

su interior?)-

señalización

NOTA: Por lo

menos uno de

cada ocho

estacionamient

os accesibles

debe ser

accesible a una

camioneta tipo

van (con un

mínimo de un

estacionamient

o de este tipo

en todos los

casos).

1.3.3	¿En la ruta de <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	accesible, los		
	pasadizos de		
	acceso		
	conducen a la		
	entrada		
	accesible?		

Página 61: [65] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

1.3.3	¿En la ruta de <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	accesible, los		
	pasadizos de		
	acceso		
	conducen a la		
	entrada		
	accesible?		

1.3.4	¿Están todos <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	los		
	estacionamient		
	os accesibles		
	próximos a las		
	entradas		
	accesibles?		

Página 61: [66] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

1.3.4	¿Están todos <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	los		
	estacionamient		
	os accesibles		
	próximos a las		
	entradas		
	accesibles?		

1.3.5	¿Están los <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
-------	-------------------------------------	--------------------------	--------------------------

espacios de
estacionamient
os accesibles
marcados con
el símbolo
Internacional de
Accesibilidad?

Página 61: [67] Excluido	Efraim	17/2/2004 21:34:00
--------------------------	--------	--------------------

- | | | | | |
|-------|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1.3.5 | ¿Están los | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | espacios de
estacionamient
os accesibles
marcados con
el símbolo
Internacional de
Accesibilidad? | | | |
| 1.3.6 | ¿Las señales | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | indican que el
espacio de
estacionamient
o es accesible
para
camionetas tipo
Van? | | | |