



Turismo Acessível

Mapeamento e planejamento
Acessibilidade em destinos turísticos



Ficha Técnica

PRESIDENTE DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Luiz Inácio Lula da Silva

MINISTRO DE ESTADO DO TURISMO

Celso Sabino de Oliveira

SECRETÁRIO-EXECUTIVO

Wallace Nunes da Silva

**SECRETARIA NACIONAL DE PLANEJAMENTO,
SUSTENTABILIDADE E COMPETITIVIDADE NO TURISMO (SNPTur)**

Milton Sérgio Silveira Zuanazzi

**DEPARTAMENTO DE QUALIDADE,
SUSTENTABILIDADE E AÇÕES
CLIMÁTICAS NO TURISMO (DEQUA)**

Gabriela Cyríaco da Silva Frota

**COORDENADORA DE
SUSTENTABILIDADE E AÇÕES
CLIMÁTICAS NO TURISMO**

Carolina Fávero de Souza

**COORDENAÇÃO-GERAL DE
QUALIDADE NO TURISMO (CGQT)**

**COORDENADORA DE TURISMO
RESPONSÁVEL**

Laís Campelo Corrêa Torres

**COORDENAÇÃO DE QUALIFICAÇÃO
DE PRESTADORES DE SERVIÇOS
TURÍSTICOS (COPRES)**

Angela Cascão - substituta

**EQUIPE TÉCNICA DA COORDENAÇÃO-
GERAL DE SUSTENTABILIDADE E AÇÕES
CLIMÁTICAS NO TURISMO**

Carolina Fávero de Souza

Edson Teixeira Viana Barros

Humberto Pires da Silva

Laís Campelo Corrêa Torres

Marcos Felipe J.M. Guerra

Rafaela Levay Lehmann Herrmann

Regina Motta

**COORDENAÇÃO DE QUALIFICAÇÃO
PROFISSIONAL DO TURISMO
(CPROF)**

Jéssica de Oliveira Queiroga

**COORDENADORA-GERAL DE
SUSTENTABILIDADE E AÇÕES
CLIMÁTICAS NO TURISMO
(CGCLIMA)**

Carolina Fávero de Souza

Créditos

REITOR DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO - UFMA

Natalino Salgado Filho

VICE-REITOR DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO - UFMA

Marcos Fábio Belo Matos

COORDENAÇÃO GERAL DA DIRETORIA DE TECNOLOGIAS NA EDUCAÇÃO/GRUPO SAITE - UFMA

Ana Emilia Figueiredo de Oliveira

COORDENAÇÃO GERAL DO PROJETO - UFMA

Mário Antônio Meireles Teixeira

COORDENADORES DE ÁREA DO GRUPO SAITE - UFMA

Deysianne Costa das Chagas

Paola Trindade Garcia

Elza Bernardes Monier

Bruno Serviliano Santos Farias

ASSESSORA TÉCNICA - UFMA

Rosélis de Jesus Barbosa Câmara

AUTORES RESPONSÁVEIS PELA ATUALIZAÇÃO - APOIO TÉCNICO

Cristiane Ecker Fornazieri

Denilson Gobbo Nalin

Desiree Nunes do Sacramento

Paulo Néelson Macuco Araújo

REVISÃO TEXTUAL

Vitória Regina de Alencar Araújo

Camila Cantanhede Vieira

DESIGN INSTRUCIONAL

Karoline Corrêa Trindade

DESIGN GRÁFICO

Lindomar Dantas Conrado Filho

BRASIL. MINISTÉRIO DO TURISMO.

Turismo Acessível: Mapeamento e planejamento – Acessibilidade em destinos turísticos. Volume II. Brasília: Ministério do Turismo, 2023, 66 p.

1. Turismo 2. Acessibilidade 3. Deficiência

© 2023. Ministério do Turismo - MTur. Grupo de Pesquisa em Saúde, Inovação, Tecnologia e Educação – SAITE, vinculado à Universidade Federal do Maranhão - UFMA. É permitida a reprodução, a disseminação e a utilização desta obra, em parte ou em sua totalidade, na forma da legislação ao mesmo tempo em que deve ser citada a fonte e é vedada sua utilização comercial, sem a autorização, conjunta, expressa dos seus autores e do MTur, conforme a Lei de Direitos Autorais – LDA (Lei n.º 9.610, de 19 de fevereiro de 1998).

Apresentação

Desde o lançamento do Plano Nacional de Turismo (PNT) 2007/2010: uma viagem de inclusão, o Ministério do Turismo vem trabalhando para transformar o turismo em um importante mecanismo de desenvolvimento econômico do Brasil e um grande indutor de inclusão social.

Na versão 2018/2022 do Plano Nacional de Turismo (PNT): mais emprego e renda para o Brasil, a temática também está contemplada nas iniciativas de estímulo ao desenvolvimento de um turismo acessível a todos e de sensibilização do setor para a inclusão das pessoas idosas.

Para isso, ações vêm sendo desenvolvidas no mercado interno para estruturar os destinos e estimular o consumo de produtos turísticos por clientes potenciais. Nesse sentido, o Ministério do Turismo apoia projetos que visem à acessibilidade urbana e à adaptação de atividades turísticas, contribuindo, assim, para a melhoria da qualidade de vida da população local, bem como ampliando o acesso a turistas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida. O Ministério do Turismo tem buscado garantir acessibilidade a todas as pessoas, independentemente das diferentes necessidades, apoiando projetos que visem à acessibilidade urbana, à adaptação de atividades turísticas e à sensibilização e disseminação de orientações acerca da acessibilidade nos mais diversos setores ligados à atividade turística.

Entre elas, em 2010, foi firmada uma parceria entre o Ministério do Turismo e a Associação para Valorização de Pessoas com Deficiência (AVAPE) e executou-se o projeto “Sensibilização para o Turismo Acessível”, no município de Socorro, em São Paulo. A iniciativa promoveu o mapeamento da acessibilidade turística e a qualificação do receptivo local para o atendimento adequado a pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida, além de propor e divulgar roteiros adaptados em diferentes segmentos turísticos, tais como turismo cultural, ecoturismo e turismo de aventura.

Destaca-se igualmente o Programa de Qualificação em Turismo, Inclusão e Acessibilidade, lançado em 2022, com cursos que somam um total de 300 horas na modalidade a distância, que tem por objetivo entender a inclusão e a acessibilidade no turismo, reconhecendo as orientações para o atendimento de pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida. A formação é dirigida a profissionais que atuam na atividade turística nos mais diversos segmentos do mercado. No que se refere às ações direcionadas às pessoas com deficiência, já foram realizadas algumas iniciativas, como o levantamento de informações sobre a acessibilidade da infraestrutura turística dos principais destinos brasileiros e a capacitação profissional de pessoas com deficiência, que visa à inclusão delas no mercado de trabalho.

Com o objetivo de apresentar os resultados alcançados por meio dessa experiência, foi produzida uma cartilha intitulada Turismo Acessível, dividida em quatro volumes e que ora está sendo atualizada.

Neste Volume II da cartilha “Turismo Acessível”, será apresentado um instrumento prático para o planejamento e a implantação da acessibilidade nos destinos turísticos, subsidiado no conteúdo das normas técnicas nacionais, legislações municipais, estaduais e federais vigentes.

Sumário

1. Acessibilidade	08
1.1 Introdução.....	08
1.2 Definições.....	08
1.3 Dimensões referenciais.....	09
1.4 Desenho Universal.....	13
1.5 Sinalização.....	14
1.6 Vagas de estacionamento.....	16
1.7 Faixa de travessia de pedestres.....	18
1.8 Calçadas.....	18
1.9 Piso tátil.....	21
1.10 Rampa.....	23
1.11 Escada.....	25
1.12 Plataforma.....	25
1.13 Elevador.....	27
1.14 Sanitários e vestiários.....	27
2. Mapeamento e diagnóstico das condições de acessibilidade no turismo local	30
2.1 Preparando equipes técnicas para a realização do mapeamento de acessibilidade.....	31
2.2 Elaborando os formulários de campo para as visitas de mapeamento.....	35
2.3 Avaliando as condições de acessibilidade.....	48

Sumário

2.4 Matriz de diagnóstico e planejamento da acessibilidade.....	50
3. Elaboração do plano estratégico para o Turismo Acessível.....	52
3.1 Projetos executivos de obras.....	52
3.2 Preparando os custos do projeto executivo.....	53
3.3 Adequação dos meios de transporte.....	56
4. Referências.....	59
5. Anexos.....	62

1

ACESSIBILIDADE

- 1.1 Introdução**
- 1.2 Definições**
- 1.3 Dimensões referenciais**
- 1.4 Desenho Universal**
- 1.5 Sinalização**
- 1.6 Vaga de estacionamento**
- 1.7 Faixa de travessia de pedestres**
- 1.8 Calçada**
- 1.9 Piso tátil**
- 1.10 Rampa**
- 1.11 Escada**
- 1.12 Plataforma**
- 1.13 Elevador**
- 1.14 Sanitários e vestiários**

1. Acessibilidade

1.1 Introdução

O planejamento da acessibilidade em um destino turístico segue as fases comumente aplicadas em planos e projetos de diferentes naturezas. É preciso realizar um diagnóstico da situação atual, elaborar e executar ações estratégicas, definir parceiros, prazos e financiamentos e, por fim, avaliar os resultados.

Este volume trará informações específicas para o planejamento da acessibilidade turística nos municípios, tendo como referência o papel institucional do poder público de propor, articular, facilitar e criar as demais condições para a atuação dos diferentes setores do turismo no projeto.

Como detentor da iniciativa, cabe ao gestor público instalar um fórum de debates e buscar atrair para o projeto os agentes privados e demais organizações interessadas no Turismo Acessível.

Nos capítulos seguintes, essas fases serão descritas e instrumentalizadas por indicações práticas sobre os procedimentos para sua realização com sucesso.

1.2 Definições

A palavra “acessibilidade” tem ligação direta com o Desenho Universal. Essa palavra teve sua origem na necessidade de transpor algumas barreiras arquitetônicas que impediam o acesso a diferentes lugares, como edificações de uso público, coletivo, privado e logradouros públicos.

O Brasil conta com alguns instrumentos legais para garantir a acessibilidade para todos. De uma maneira geral, nossa legislação visa assegurar, à Pessoa com Deficiência, a plena integração social com a garantia de acessibilidade.

De acordo com a legislação vigente, apresentamos as seguintes definições:

Acessibilidade

Possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação por pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida.

Barreiras arquitetônicas

Qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação.

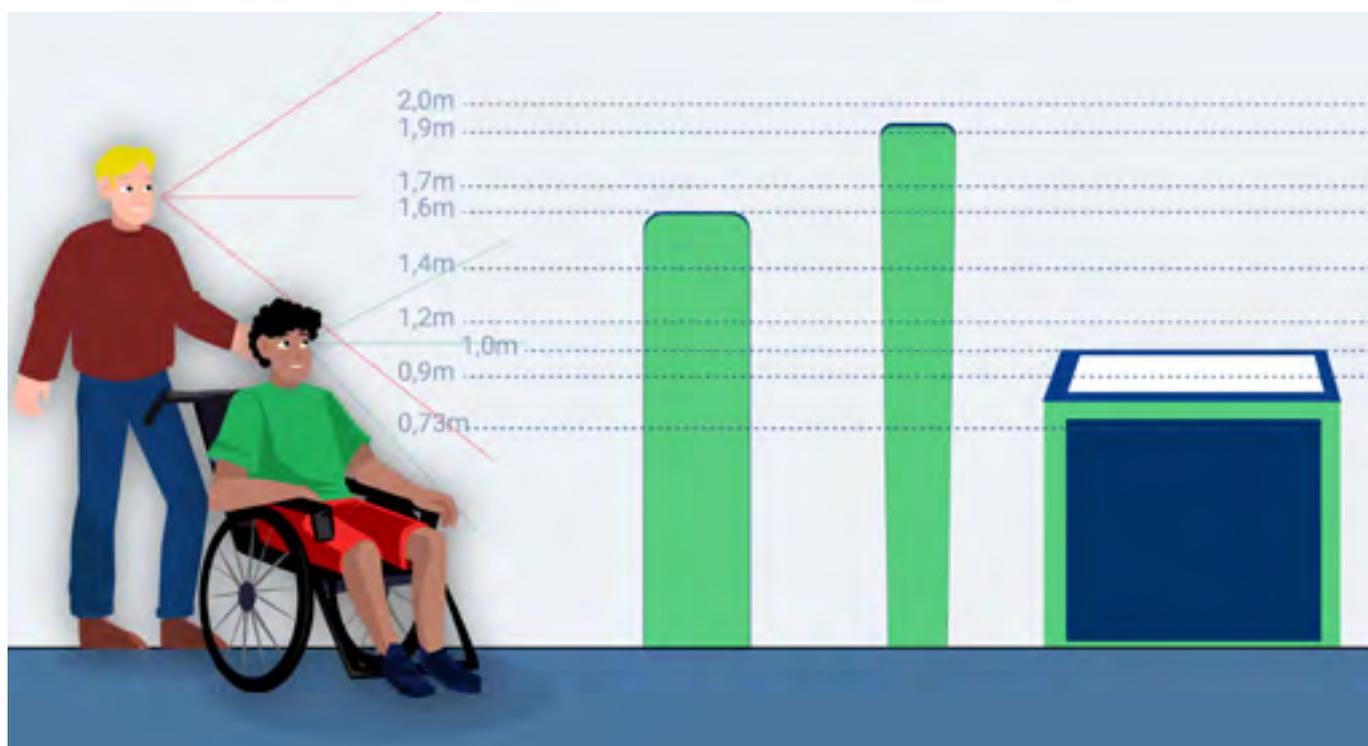
Desenho Universal

Concepção de espaços, artefatos e produtos que visem atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se em elementos ou soluções que compõem a acessibilidade.

1.3 Dimensões referenciais

1.3.1 Aplicação dos ângulos de alcance visual

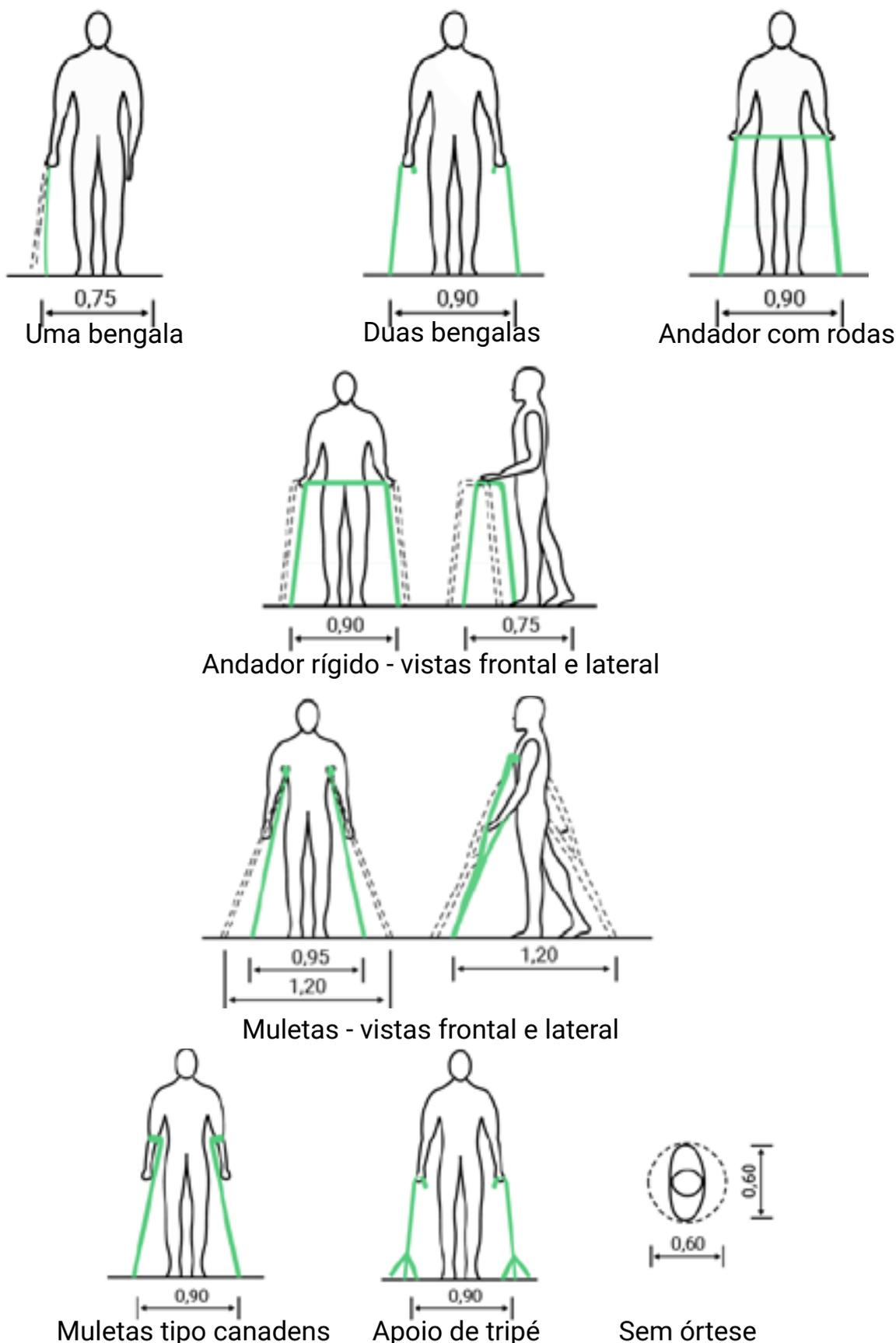
A figura a seguir mostra diferentes distâncias horizontais e a aplicação dos ângulos de alcance visual para pessoas em pé e para Pessoas em Cadeira de Rodas (P.C.R.).



Fonte: Grupo SAITE.

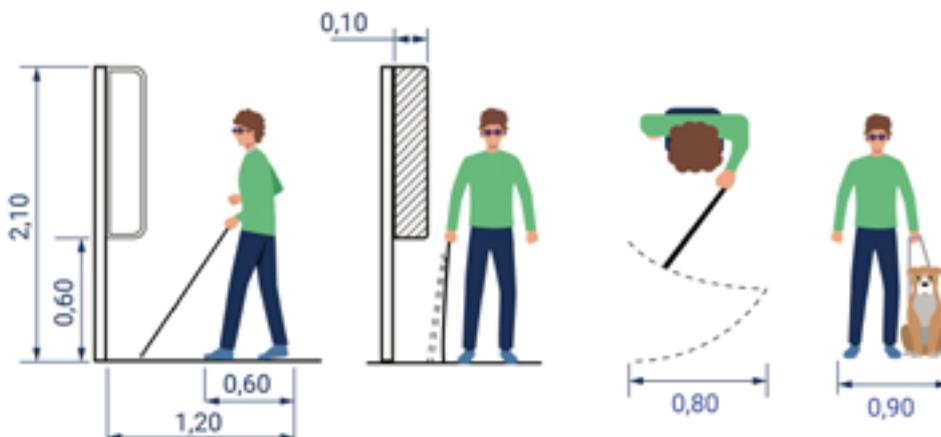
• Pessoas em pé

As figuras abaixo mostram dimensões (em metro) referenciais para deslocamento de pessoas em pé com algum tipo de mobilidade reduzida (Pessoa com Mobilidade Reduzida – P.M.R.), de acordo com a ABNT NBR 9050/2020.



Fonte: Adaptado da ABNT NBR 9050/2020.

As figuras abaixo mostram dimensões referenciais para deslocamento em linha reta de pessoas com Deficiência Visual.



Fonte: Adaptado de Ilhabela Acessível (2016).

• **Pessoas em Cadeira de Rodas**

As figuras abaixo mostram dimensões referenciais para deslocamento em linha reta de Pessoas em Cadeira de Rodas (P.C.R.).

– **Dimensões básicas de circulação**

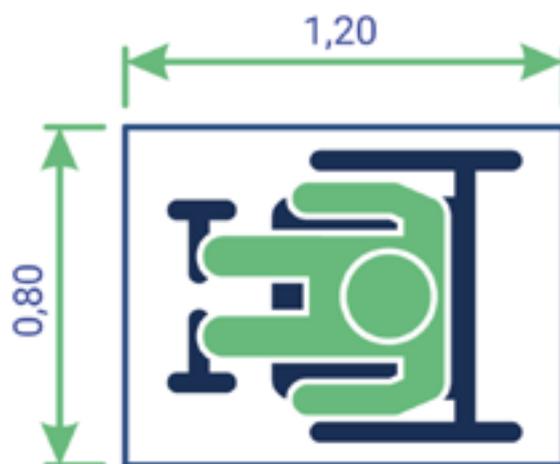
A cadeira de rodas, seja qual for sua característica, é considerada um instrumento de independência, pois permite a locomoção com autonomia da Pessoa com Deficiência e/ou com mobilidade reduzida.

São definidas em convencionais, motorizadas indoor e motorizadas outdoor (somente importadas, esportivas, triciclos e quadriciclos). As cadeiras de rodas convencionais pesam entre 12 e 20 kg e as motorizadas a partir de 60 kg.



Fonte: Adaptado de Ilhabela Acessível (2016).

Considera-se o Módulo de Referência (M.R.) a projeção de 0,80 m por 1,20 m no piso, ocupada por uma pessoa utilizando cadeira de rodas.



Fonte: Adaptado de Ilhabela Acessível (2016).

Portanto, essas dimensões devem ser usadas como referência em projetos, devendo se considerar, ainda, o espaço demandado para movimentação, aproximação, transferências e rotação da cadeira de rodas.

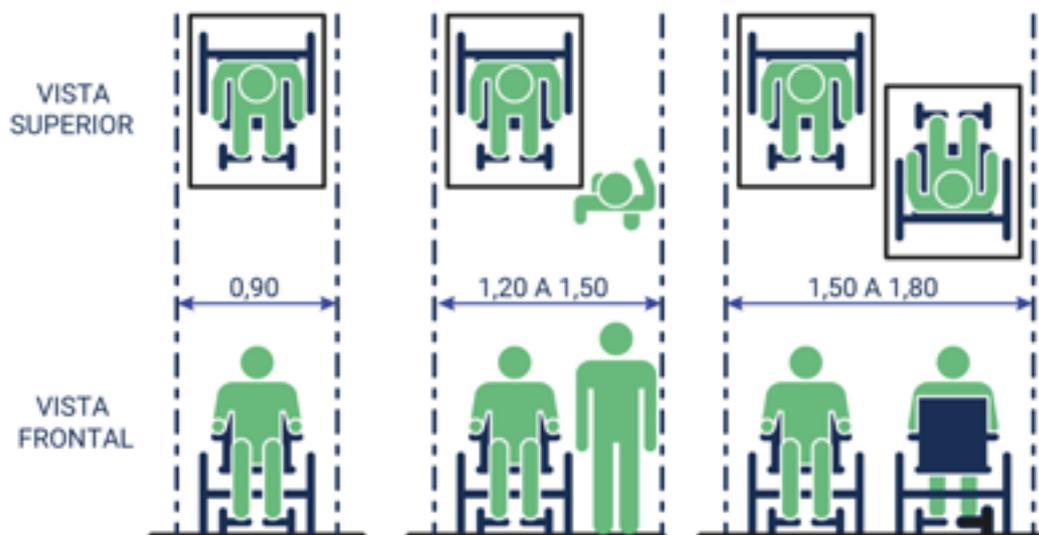
As medidas necessárias para a manobra da cadeira de rodas sem deslocamento são:

Para rotação de 90° = 1,20 m x 1,20 m

Para rotação de 180° = 1,50 m x 1,20 m

Para rotação de 360° = diâmetro de 1,50 m

As figuras a seguir mostram dimensões referenciais para deslocamento em linha reta de Pessoas em Cadeira de Rodas (P.C.R).



Fonte: Adaptado de Ilhabela Acessível (2016).

1.4 Desenho Universal

No cenário internacional, ocorreram as primeiras ações na criação e no desenvolvimento de projetos de arquitetura e design de produtos voltados para a Pessoa com Deficiência, idealizando o Desenho Universal.

A expressão Universal Design (Desenho Universal) foi usada pela primeira vez nos Estados Unidos, em 1985, pelo arquiteto Ron Mace (PORTO, 2016). Para Mace (1991), o Desenho Universal aplicado a um projeto consiste na criação de ambientes e produtos que possam ser usados por todas as pessoas.

! IMPORTANTE

Qualquer estabelecimento, seja público ou privado, deve possuir adaptações com as quais as pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida tenham independência e autonomia de forma coletiva ou individual.

Para a concepção de ambientes, programas e serviços, incluindo os recursos de Tecnologia Assistiva, devem ser adotados o conceito do Desenho Universal e os seus princípios.

O Capítulo I, Art. 55, da Lei Federal n.º 13.146/15, que discorre sobre a Acessibilidade e suas Disposições Gerais, menciona que a concepção e a implantação de projetos que tratem do meio físico, de transporte, de informação e comunicação, inclusive de sistemas e tecnologias da informação e comunicação, e de outros serviços, equipamentos e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, devem atender aos princípios do Desenho Universal, tendo como referência as normas de acessibilidade.

1.5 Sinalização

Uma seção que merece destaque na ABNT NBR 9050:2020 é a de número 5 – Informação e Sinalização, pois trata de como garantir aos usuários uma adequada orientação para utilização de espaços e equipamentos (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2020).

Abaixo, indicamos exemplos de itens que devem ser observados, e salientamos a importância da busca por soluções para cada necessidade apresentada pelas diferentes demandas, obedecendo sempre o princípio dos dois sentidos (quadro abaixo). As informações essenciais aos espaços nas edificações, no mobiliário e nos equipamentos urbanos devem ser utilizadas de forma visual, sonora e tátil, conforme indicado abaixo:

Aplicação	Instalação	Categoria	Tipos		
			Visual	Tátil	Sonora
Edificação/ espaço/ equipamentos	Permanente	Direcional/ informativo ^a			
		Emergência			
	Temporária	Direcional/ informativa			
		Emergência ^a			
Mobiliários	Permanente	Informativa ^a			
	Temporária	Informativa			

NOTA: As peças de mobiliário contidas nesta tabela são aquelas nas quais a sinalização é necessária, por exemplo, bebedouros, telefones etc.

^a Apresenta duas formas de aplicação: linha superior ou linha inferior

Fonte: Adaptado da ABNT NBR9050:2020.

A sinalização de espaços e equipamentos urbanos deve seguir o quadro acima, da maneira tradicional, com placas, alarmes etc., mas entendemos que não deva se limitar a isso, pois, ao longo dos últimos anos, o mercado de inclusão evoluiu muito. Hoje, existem recursos tecnológicos que podem melhorar a experiência de uso de locais, como exposições culturais, espaços públicos de relevância arquitetônica, parques, mirantes, museus e galerias, por exemplo, visando proporcionar às pessoas com deficiência uma vivência ainda mais inclusiva.

São maquetes táteis que representam a arquitetura do local, mapas de localização e orientação para que deficientes visuais se locomovam dentro de um determinado espaço, reproduções táteis de obras de arte, diretórios e planos táteis associados a QR codes, audiodescrições, legendas com texto ampliado e filmes com interpretação de Libras, que, juntos, criam soluções multissensoriais que podem ser implantadas fisicamente nos locais ou acessadas via aplicativos para celular.



PARA SABER MAIS

Conheça alguns exemplos de maquete e mapa táteis, acessando:

- [Casa do Braille](#).

Segundo a Lei Federal n.º 7.405/85, é obrigatória a inserção de forma visível do Símbolo Internacional de Acesso (SIA) em todos os locais que possibilitem acesso, circulação e utilização por pessoas com deficiência e em todos os serviços que forem postos à sua disposição ou que possibilitem o seu uso.

A sinalização tem objetivo de informar, alertar ou orientar os usuários sobre as condições de acessibilidade existentes.



IMPORTANTE

A sinalização de acessibilidade das edificações, dos mobiliários, dos espaços e dos equipamentos e a indicação da existência de elementos acessíveis devem ser realizadas por meio do Símbolo Internacional de Acesso (SIA).

De acordo com a ABNT NBR 9050:2020, os símbolos “são representações gráficas que, através de uma figura ou de uma forma convencionada, estabelecem a analogia entre o objeto ou a informação e sua representação” (ABNT, 2020, p. 40). A seguir, conheça a indicação de cada símbolo (idem):



Símbolo Internacional de Acesso

Indica a acessibilidade da edificação, dos mobiliários, dos espaços e dos equipamentos urbanos. Deve ser fixado em entradas de edificações, áreas e vagas de estacionamento de veículos, áreas acessíveis de embarque/desembarque, sanitários, áreas de assistência para resgate, áreas de refúgio, saídas de emergência e áreas reservadas para pessoas em cadeira de rodas em cinemas, teatros, escolas e repartições públicas.

Fonte: Cedida por Cristiane Ecker e Ricardo Andrade de Ponte.



Símbolo Internacional de Pessoas com Deficiência Visual

Indica a acessibilidade da edificação, dos mobiliários, dos espaços e dos equipamentos urbanos e serviços voltados para o atendimento, seja através da condução realizada por funcionários, seja na utilização de Tecnologias Assistivas.

Fonte: Cedida por Cristiane Ecker e Ricardo Andrade de Ponte.



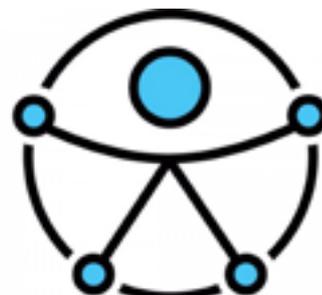
Símbolo Internacional de Pessoa com Deficiência Auditiva

Indica locais e serviços preparados para o atendimento através da Língua Brasileira de Sinais – Libras.

Fonte: Cedida por Cristiane Ecker e Ricardo Andrade de Ponte.

Além dos desenhos indicados acima, a ONU lançou, em 2015, a logomarca designada “A Acessibilidade” para uso em produtos e locais acessíveis. Esse desenho simboliza a esperança e a igualdade de acesso para todos.

Esta figura humana universal com os braços abertos simboliza a inclusão para as pessoas de todos os níveis, em todos os lugares. Temos inclusive legislação sobre seu uso no Brasil, mas ainda não tivemos grande adesão à sua utilização.

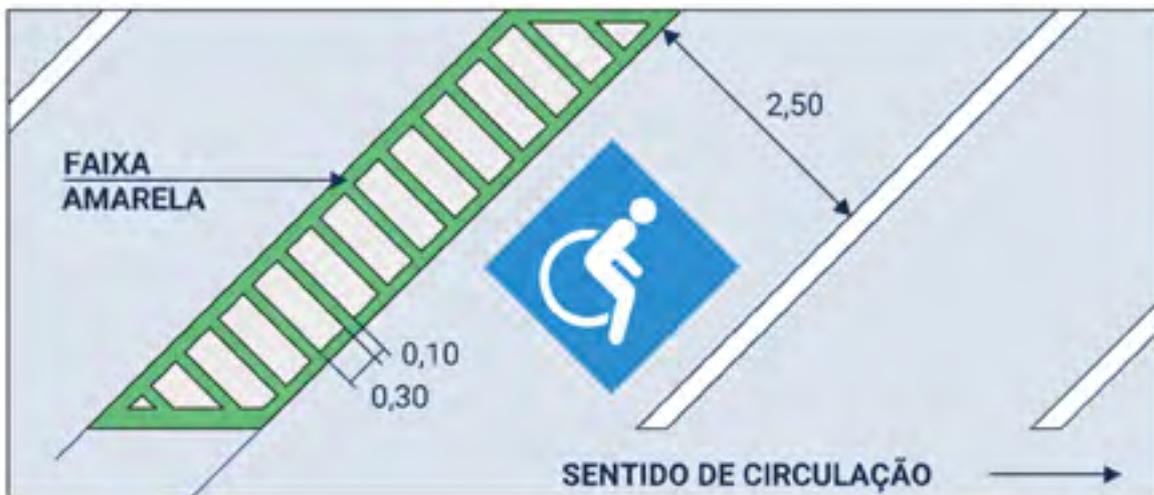


Fonte: ONU, 2015.

1.6 Vagas de estacionamento

As vagas para estacionamento de veículos que conduzam ou sejam conduzidos por pessoas com deficiência devem ter sinalização horizontal, contar com um espaço adicional de circulação com no mínimo 1,20 m de largura, quando afastadas da faixa de travessia de pedestres.

Também deve-se prever uma área para a passagem da cadeira de rodas, e sempre estar associada à calçada e à rampa de acesso. As vagas reservadas para deficientes devem estar próximas de entradas ou acessos de pedestres e sinalizadas com o SIA na forma horizontal e vertical.



Fonte: Adaptado de Ilhabela Acessível (2016).

As vagas sinalizadas para idosos devem ter legenda "IDOSO", branca, com altura de letra de 0,40 m e comprimento de 1,75 m. Admite-se o uso de fundo azul para destacar a legenda. Na imagem abaixo, temos a sinalização de vagas para idosos:



Fonte: Adaptado de Parque Estadual do Itacolomi - MG (2017).

Seguem os modelos de sinalização vertical para estacionamento:



Fonte: Adaptado de Parque Estadual do Itacolomi - MG (2017).

A sinalização visual em áreas de circulação, quando suspensa, deve ser instalada a uma altura livre mínima de 2,10 m do piso. Conforme menciona o caput do Art. 47 da Lei Federal n.º 13.146/15, as vagas devem equivaler a 2% (dois por cento) do total, ser devidamente sinalizadas, com as especificações de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes de acessibilidade.

A Lei n.º 9.503/97 do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, suas resoluções complementares e as leis estaduais e municipais que complementam a legislação por meio de portarias e decretos às vezes podem indicar outros modelos de placas de estacionamento e percentuais de vagas diferentes da lei federal, devendo ser observado caso a caso.

1.7 Faixa de travessia de pedestres

Quando a faixa de pedestres estiver alinhada com a calçada da via transversal, é sugerido o rebaixamento total da calçada na esquina. Onde as calçadas são estreitas, com largura do passeio insuficiente para acomodar o rebaixamento, é sugerida a faixa elevada para travessia de pedestres.

As faixas devem ser implantadas junto às esquinas ou aos meios de quadra, ter declividade transversal não superior a 3% e dimensionamento com base na fórmula para o cálculo da faixa de travessia. Devem ser iluminadas para facilitar a travessia e dispor de semáforos sonoros.

Os semáforos sonoros são aliados das pessoas com Deficiência Visual, pois são utilizados em avenidas e cruzamentos para orientá-las durante a travessia. Quando o sinal sonoro é acionado durante a travessia, são emitidos dois tipos de sinais, sendo um intermitente, enquanto o verde para o pedestre estiver aceso, e outro intermitente e mais rápido quando o vermelho piscante para o pedestre for ativado, o que indica que o tempo de travessia está acabando.

1.8 Calçada

As calçadas geralmente são projetadas com padrões específicos por toda a sua extensão e devem priorizar a segurança e a autonomia de todos os pedestres. A rota acessível deve incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres e rampas.

A calçada ideal é aquela em que o trajeto é contínuo, desobstruído e sinalizado, e que conecta ambientes externos ou internos de espaços e edificações.

Os pisos devem ter superfície regular, firme, estável, resistente e, principalmente, antiderrapante sob qualquer condição e não podem provocar trepidação em dispositivos com rodas, como cadeira de rodas ou carrinhos de bebê.

Deve existir sinalização tátil no piso para auxiliar as pessoas com Deficiência Visual total e as de Baixa Visão a se locomover com autonomia e segurança, podendo se utilizar linha-guia, conforme estudo do caso em questão. Para a pessoa que tem Baixa Visão, será possível ver o contraste de cor entre os pisos táteis e o pavimento adjacente.

• Divisão em faixas

A calçada é composta por uma faixa livre onde transitam os pedestres, uma faixa de serviço onde estão alocados os mobiliários urbanos, os postes e a vegetação, e a faixa de acesso às edificações, como mostra a divisão abaixo (ILHABELA ACESSÍVEL, 2026; ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS, 2021):

Faixa de serviço

Essa faixa serve para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização. Nas calçadas a serem construídas, recomenda-se reservar uma faixa de serviço com largura mínima de 0,70 m;

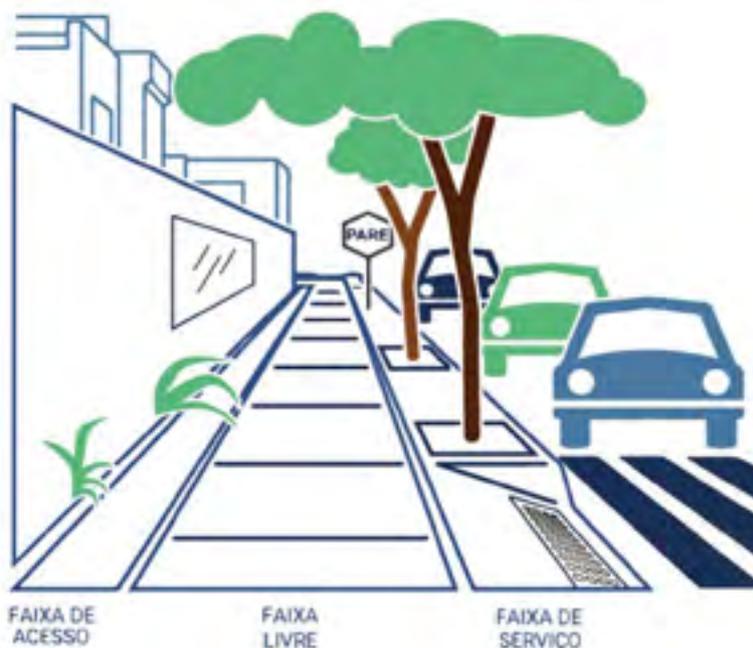
Faixa livre ou passeio

Essa faixa destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, deve ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal até 3%, ser contínua entre lotes e ter no mínimo 1,20 m de largura e 2,10 m de altura livre;

Faixa de acesso

Essa faixa consiste no espaço de passagem da área pública para o lote. Ela é possível apenas em calçadas com largura superior a 2,00 m. Serve para acomodar a rampa de acesso aos lotes lindeiros sob autorização do município para edificações já construídas.

A imagem a seguir mostra um exemplo com as divisões das faixas:



Fonte: Adaptado de Parque Estadual do Itacolomi-MG (2017).

É importante ressaltar que:

Nos locais de embarque/desembarque de pontos de parada de ônibus, deve ser implantada sinalização tátil direcional e transversal à calçada;

Sinalização de alerta tem o intuito de sinalizar a proximidade à borda da plataforma ou calçada, que pode ser tanto rebaixada quanto nivelada com o piso interno do ônibus;

O abrigo deve contar com painel acessível informando o itinerário e as orientações de horários;

Os assentos para espera devem ser resistentes;

Os mobiliários urbanos devem estar em alturas adequadas para facilitar o acesso e o uso por todas as pessoas, podendo contar com sinalização tátil no piso e de alerta no seu entorno para orientação às pessoas com Deficiência Visual;

A vegetação e os revestimentos permeáveis devem ser utilizados na faixa de acesso e serviços.

! IMPORTANTE

Manter a calçada conservada é um dever de todos, da população, das empresas e do poder público. A manutenção das calçadas é uma responsabilidade do proprietário do imóvel residencial, das entidades privadas (comércio, condomínios, entre outros), dos organismos governamentais e das concessionárias de serviços públicos, como gás, telefonia, TV a cabo, eletricidade, água e esgoto.

As concessionárias têm a obrigação de reparar os passeios conforme os padrões específicos adotados anteriormente.

• Definições

Calçada: Parte da via não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação e outros fins (Código de Trânsito Brasileiro);

Calçada rebaixada: Rampa construída ou implantada na calçada ou no passeio, destinada a promover a concordância de nível entre esses e o leito carroçável;

Passeio: Espaço livre de interferências, destinado à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas (Código de Trânsito Brasileiro);

Linha-guia: Qualquer elemento natural ou edificado que possa ser utilizado como referência de orientação direcional por todas as pessoas, especialmente as com Deficiência Visual;



Mobiliário urbano: Todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos e privados;



Rota acessível: Trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecte os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência e/ou mobilidade reduzida.

Recomenda-se a instalação de faixas de sinalização tátil direcional no piso transversalmente aos pisos táteis de alerta existentes nas calçadas ou nos rebaixamentos de calçada, de forma a orientar a travessia.

Para as calçadas que não possuem largura suficiente para acomodar o rebaixamento padrão e uma faixa livre mínima de 0,80 m, deve ser feito o rebaixamento total da calçada.

Quando a superfície ao lado do rebaixamento tiver obstáculos, como mobiliário urbano ou vegetação, é sugerido o rebaixamento da calçada sem abas.

1.9 Piso tátil

A sinalização tátil no piso é um recurso que visa promover a mobilidade das pessoas com Deficiência Visual (cegos e de Baixa Visão). Para se locomover, a pessoa utiliza a bengala para rastreamento da sinalização tátil. Algumas pessoas com Baixa Visão se beneficiam da visão residual, mas é importante ressaltar que a utilização efetiva desse recurso depende diretamente da habilidade de locomoção adquirida durante treinamento de orientação e mobilidade.

Durante o percurso, a sinalização tátil alerta pode identificar perigos, como desníveis, obstáculos aéreos, ou outras situações de risco permanente, e orientar sobre as mudanças de direção ou opções de percursos. A sinalização tátil direcional orienta o sentido do deslocamento de forma segura e autônoma, podendo ser associada a linhas-guia.

IMPORTANTE

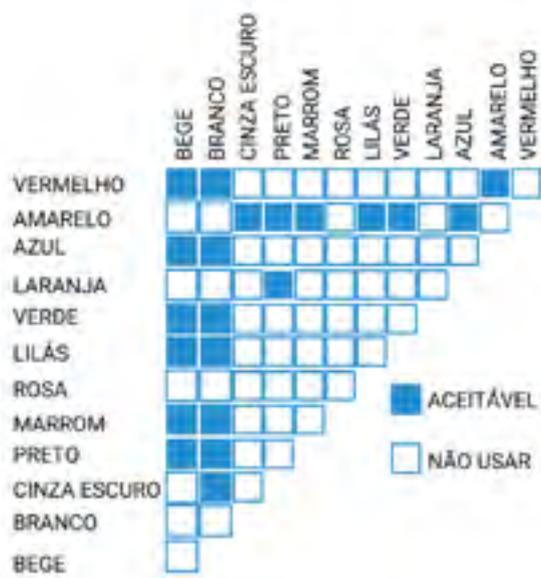
Ambas as sinalizações podem orientar o posicionamento adequado para o uso de equipamentos, mobiliários ou serviços. Deve haver sinalização tátil de alerta no entorno da projeção de elementos com altura livre entre 0,60 m e 2,10 m, distando 0,60 m do limite da projeção.

As normas de acessibilidade estabelecem os critérios e parâmetros técnicos que devem ser observados durante a elaboração do projeto executivo e a instalação de sinalização tátil no piso em logradouros públicos e edificações públicas e privadas.

A sinalização tátil no piso deve atender às características de desenho, relevo e dimensões de acordo com as especificações das normas ABNT NBR 16537:2016: Acessibilidade – Sinalização tátil no piso – Diretrizes para elaboração de projetos e instalação e ABNT NBR 9050:2020: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Existem legislações municipais mais restritivas, que exigem a utilização de pisos táteis direcionais em quaisquer situações, inclusive com cartilhas sobre calçadas acessíveis. Portanto, a indicação é de uma pesquisa junto ao poder público de sua cidade antes de elaborar seu projeto.

Os pisos táteis devem ser detectáveis pelo contraste entre sua superfície e a do piso adjacente. Recomenda-se que prevaleça o contraste claro-escuro percebido pela maioria da população, conforme indicado a seguir:



Fonte: Adaptado de Ilhabela Acessível (2016).

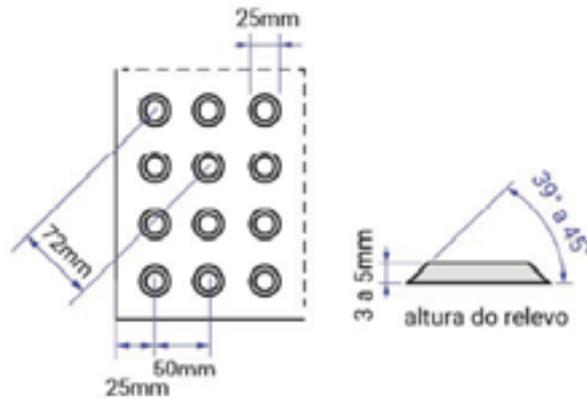
O piso tátil de alerta consiste em um conjunto de relevos de seção troncocônica sobre placas integradas ou sobrepostas ao piso adjacente. Deve ser instalado perpendicularmente ao sentido de deslocamento, em cor e textura contrastantes.

É utilizado nos rebaixamentos de calçadas, nas faixas elevadas de travessia, nas plataformas de embarque e desembarque ou nos pontos de ônibus, no início e término de escadas (fixas ou rolantes) e rampas, em frente às portas de elevadores, em desníveis de plataforma, palco ou similares, para indicar risco de queda.

	Recomendado	Mínimo	Máximo
Largura da base do relevo	25	24	28
Largura do topo do relevo	50	42	53
Distância horizontal entre centros de relevo	72	60	75
Altura do relevo	4	3	5

Nota: Distância do eixo da primeira linha de relevo até a borda do piso igual a 1/2 distância horizontal entre centros.

Fonte: Adaptado de Ilhabela Acessível (2016).



Nota: Recomenda-se a utilização de relevos de forma troncocônica que apresentem melhor conforto ao se caminhar sobre a sinalização tátil.

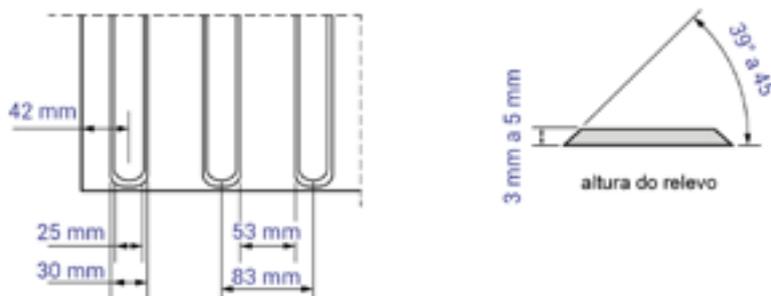
Fonte: Adaptado de ABNT NBR 16537:2016.

O piso tátil direcional consiste em um conjunto de relevos lineares de seção troncocônica sobre placas integradas ou sobrepostas ao piso adjacente. Deve ser utilizado no sentido de deslocamento, em cor e textura contrastante com o restante do piso, em áreas de circulação, para indicar o caminho a ser percorrido.

É utilizado na ausência ou descontinuidade de linha-guia identificável, como guia de caminamento em ambientes internos ou externos, onde seja necessária a referência de sentido de deslocamento. Na imagem a seguir, é possível perceber as dimensões recomendadas do piso tátil direcional de acordo com a ABNT NBR 16537:2016:

	Recomendado	Mínimo	Máximo
Largura da base do relevo	30	30	40
Largura do topo do relevo	25	20	30
Distância horizontal entre centros de relevo	83	70	85
Distância horizontal entre bases de relevo	53	45	55
Altura do relevo	4	3	5

Nota: Distância do eixo da primeira linha de relevo até a borda do piso igual a 1/2 distância horizontal entre os centros.



Fonte: Adaptado de ABNT NBR 16537:2016.

1.10 Rampa

Ao projetar e construir rampas, é necessário se atentar à inclinação e às medidas de largura e altura especificadas pela norma. As rampas devem ter (ABNT NBR 9050: 2020):

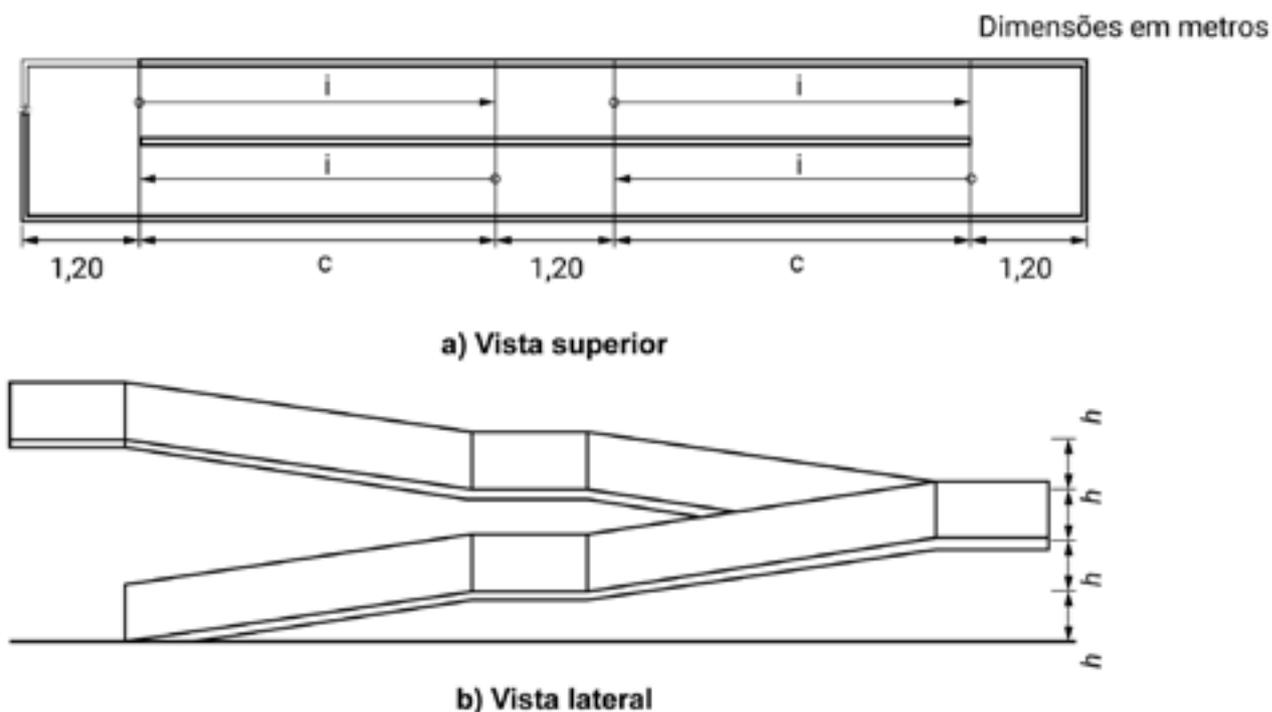
1. Revestimento antiderrapante e possuir piso tátil no início e final, possuir guias de balizamento nas quais os guarda-corpos e corrimãos podem ser fixados.

2. Largura mínima de 1,20 m e inclinação contínua sem variações em cada segmento, sendo permitida inclinação transversal máxima de 2% em rampa interna e 3% em rampa externa;

3. Patamares antes e depois de cada segmento de rampa de no mínimo 1,20 m de comprimento, na direção do movimento, para descanso;

4. Corrimãos duplos de duas alturas, 0,92 m e 0,70 m, sem arestas vivas, medindo entre 0,03 m e 0,045 m em ambos os lados.

O cálculo da inclinação deve ser elaborado conforme descrito abaixo:



$$i = h \times 100 / c$$

Legenda:

i é a inclinação, expressa em porcentagem (%);

h é a altura do desnível;

c é o comprimento da projeção horizontal

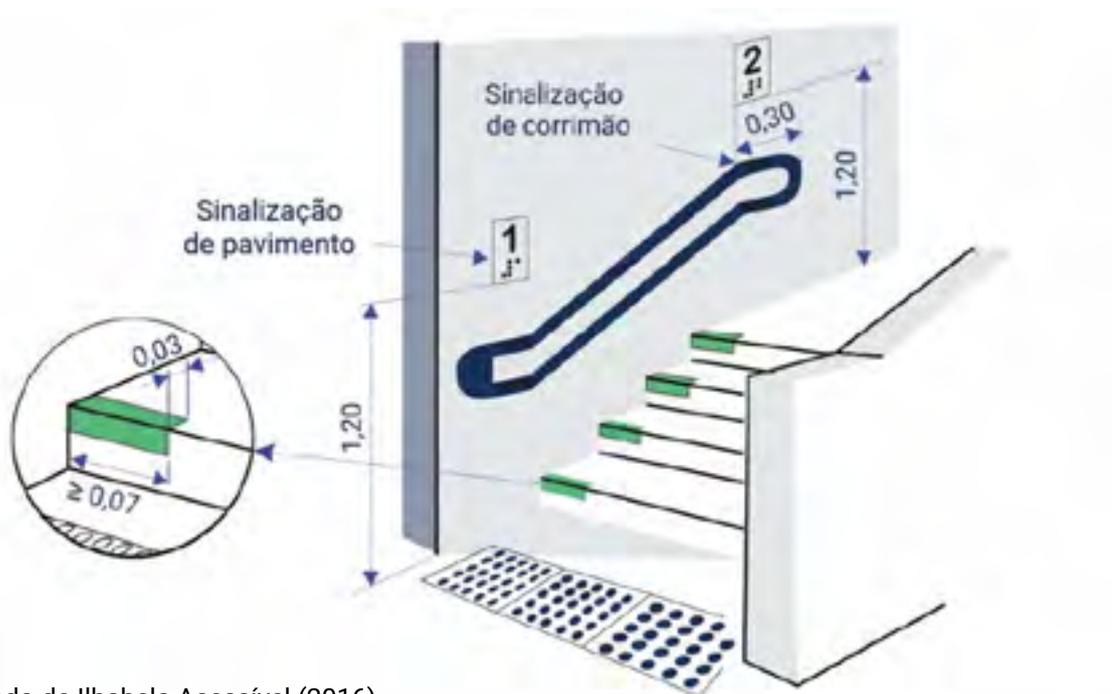
Desníveis máximos de cada segmento de rampa <i>h</i> m	Inclinação admissível em cada segmento de rampa <i>i</i> %	Número máximo de segmentos de rampa
1,50	5,00 (1:20)	Sem limite
1,00	5,00 (1:20) < <i>i</i> ≤ 6,25 (1:16)	Sem limite
0,80	6,25 (1:16) < <i>i</i> ≤ 8,33 (1:12)	15

1.11 Escada

As escadas devem ter faixas aplicadas aos pisos e espelhos em suas bordas laterais e/ou nas projeções dos corrimãos, contrastantes com o piso adjacente, preferencialmente fotoluminescentes ou retroiluminadas.

Devem contar com corrimãos em duas alturas, em ambos os lados, e curvos nas extremidades, guarda-corpos acoplados aos corrimãos (quando necessário), numeração em braille dos pavimentos e sinalização tátil alerta no início e no término.

A sinalização tátil de alerta nas escadas e esteiras rolantes deve ter largura entre 0,25 m e 0,60 m, na base e no topo, como ilustra a imagem abaixo:



Fonte: Adaptado de Ilhabela Acessível (2016).

1.12 Plataforma

• Plataforma inclinada

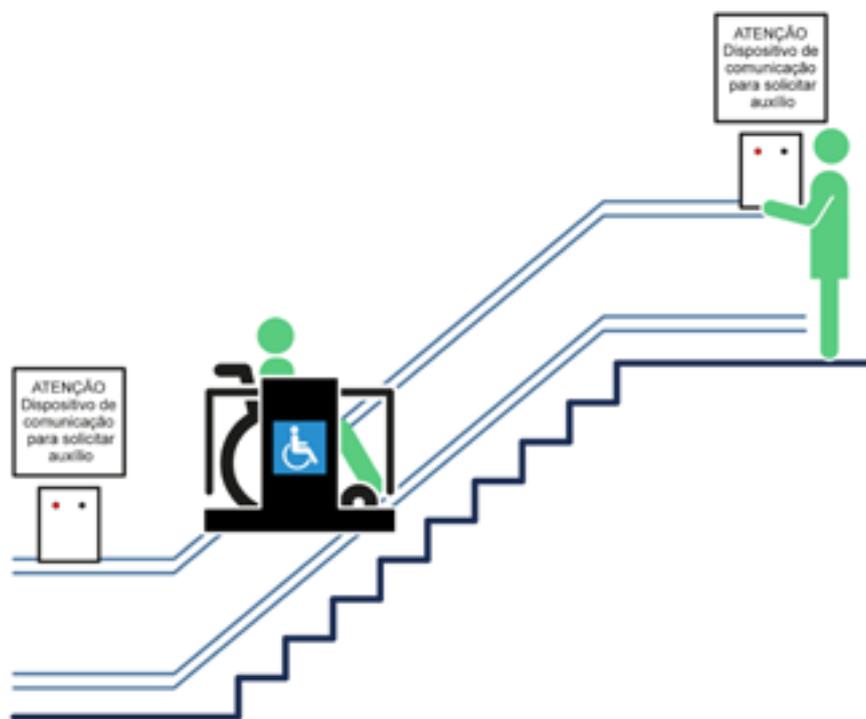
Para as áreas em que não é possível a construção de uma rampa ou escada, pode-se utilizar uma plataforma. Ela pode ser inclinada, acompanhando o sentido da escada, ou vertical, funcionando como um elevador.

A plataforma inclinada é colocada diretamente sobre as escadas. Normalmente,

é disponibilizada, na área de espera para o embarque, uma sinalização tátil e visual com algumas informações sobre o equipamento, havendo a obrigatoriedade do acompanhamento de pessoal habilitado durante a utilização e a existência de um dispositivo de solicitação para auxílio, quando necessário.

Deve haver sinalização tátil de alerta na área de embarque e desembarque em cor contrastante com o piso adjacente, delimitando a área de espera para o embarque com a fixação do SIA no chão ou na própria plataforma.

Deve-se atender aos parâmetros da ABNT NBR ISO 9386-2:2012, como mostra a imagem abaixo:



Fonte: Adaptado de Ilhabela Acessível (2016).

• Plataforma vertical

A plataforma vertical de percurso aberto deve ter fechamento contínuo, proteção nas laterais, não ter vãos e medir até a altura de 1,10 m do piso. Ela é utilizada para cobrir desníveis de até 2 m. Acima dessa medida, a caixa deve ser enclausurada e possuir um dispositivo de comunicação para solicitação de orientação de pessoal habilitado no manuseio dos comandos da plataforma.

! IMPORTANTE

É importante informar à Pessoa com Deficiência que a plataforma dispõe de dispositivo de segurança em relação à área de percurso, para evitar acidentes com a subida e a descida do piso móvel.

Deve haver sinalização tátil de alerta na área de embarque e desembarque em cor contrastante com o piso adjacente, delimitando a área de espera para o embarque com a fixação do SIA no chão ou na própria plataforma. Deve-se atender aos parâmetros da ABNT NBR ISO 9386-1:2013.

1.13 Elevador

O elevador deve ter uma porta com no mínimo 0,80 m de largura, que permita o acesso de pessoas em cadeiras de rodas. O acesso deve ser sinalizado com piso tátil alerta junto à porta, distante no máximo 0,32 m.

Nos batentes, deve ser afixada a identificação da numeração do pavimento em relevo e braille em ambos os lados.

O elevador deve ter sensores em diversas alturas que permitam às pessoas de diferentes estaturas entrarem sem correr risco de a porta fechar, sistema de portas deve ser do tipo corrediça horizontal automático, simultâneo na cabina e no pavimento, e possuir sinal sonoro diferenciado para subida e descida.

Na parte interna, deve possuir botões de acionamento com sinalização em braille, espelho ao fundo, situado acima do corrimão, e sistema sonoro informando cada andar em que o elevador parar. Deve-se atender aos parâmetros da ABNT NBR NM 313:2007.

A cabine deve contar com espaço interno que permita o giro completo de uma cadeira de rodas.

1.14 Sanitários e Vestiários

Os sanitários, banheiros e vestiários acessíveis devem possuir entrada independente, de modo a possibilitar que a Pessoa com Deficiência utilize a instalação sanitária acompanhada de uma pessoa do sexo oposto.

Deve ser disponibilizado 5% do total de cada peça sanitária, com no mínimo um para cada sexo em cada pavimento, onde houver sanitários.

Os sanitários devem estar localizados em rotas acessíveis, próximos à circulação principal, preferencialmente próximos ou integrados às demais instalações sanitárias.

Para identificação do sanitário, a porta deve ter uma placa do SIA com informação tátil na parede, em alto relevo e cor contrastante com o fundo, e a mesma informação em braille na linha de baixo. Na imagem abaixo, temos as informações quanto à porta de sanitário.



A porta deve abrir para fora, ter a largura mínima de 0,80 m entre os batentes, dispor de sinalização tátil na altura da maçaneta, dispor de maçaneta tipo alavanca, puxador horizontal interno de 0,40 m, revestimento resistente a impactos na parte inferior da porta até a altura de 0,40 m a partir do piso.

O sanitário deve disponibilizar um alarme ao lado da bacia, para acionamento em caso de emergência. O uso é obrigatório em sanitários acessíveis isolados. Deve possuir barras de apoio com material resistente, fixadas em superfícies rígidas e estáveis com dimensões e alturas e área de transferência (lateral, diagonal e perpendicular).

As bacias e assentos sanitários acessíveis não podem ter abertura frontal e devem estar a uma altura entre 0,43 m e 0,45 m do piso acabado. Com o assento, essa altura deve ser de no máximo 0,46 m para as bacias de adulto.

• **Acessórios**

Os acessórios devem ter sua área de utilização dentro da faixa de alcance acessível. O acionamento de torneira deve ser do tipo alavanca, monocomando ou com sensor.

• **Mictórios**

Quando houver, pelo menos um mictório em cada sanitário deve prever aproximação frontal e barras verticais que auxiliam no apoio. Recomenda-se que os mictórios para pessoa com mobilidade reduzida sejam instalados o mais próximo possível da entrada dos sanitários.

Deve ser equipado com válvula de mictório instalada a uma altura de até 1,00 m do piso acabado, preferencialmente por sensor eletrônico ou de fechamento automático.

• **Boxes para banho**

Os banheiros acessíveis e vestiários com banheiros conjugados devem prever área de manobra para rotação de 360° para circulação de Pessoa em Cadeira de Rodas.

Para boxes de chuveiros, deve ser prevista área de transferência externa ao boxe, de forma a permitir a aproximação e a entrada de cadeira de rodas, cadeiras de banho ou similar.

Os boxes devem ser providos de banco articulado ou removível, com cantos arredondados e superfície antiderrapante impermeável, ter profundidade mínima de 0,45 m, altura de 0,46 m do piso acabado e comprimento mínimo de 0,70 m, instalados no eixo entre as barras.

2

MAPEAMENTO E DIAGNÓSTICO DAS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE NO TURISMO LOCAL

- 2.1 Preparando equipes técnicas para a realização do mapeamento de acessibilidade**
- 2.2 Elaborando os formulários de campo para as visitas de mapeamento**
- 2.3 Avaliando as condições de acessibilidade**
- 2.4 Matriz de diagnóstico e planejamento da acessibilidade**

2. Mapeamento e diagnóstico das condições da acessibilidade no turismo local

Para a realização do mapeamento da acessibilidade nos municípios, equipes técnicas treinadas devem realizar visitas aos equipamentos turísticos urbanos (públicos e/ou privados de uso público) para avaliação e preenchimento dos formulários de campo, denominados, a seguir, como roteiro de inspeção.

1. Identificar a situação atual dos equipamentos em relação às condições de acessibilidade;

2. Sensibilizar e conscientizar a comunidade local e os turistas em geral sobre a inclusão de pessoas com deficiência;

3. Contribuir para a elaboração de políticas públicas, planos e projetos de acessibilidade;

4. Incentivar a realização das obras de adequação.

O Mapeamento é essencial para a elaboração do diagnóstico das condições de acessibilidade em que se encontra o local analisado, permitindo que os gestores públicos e a iniciativa privada possam planejar as ações e as adequações necessárias para tornar os ambientes de uso turístico acessíveis às pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida.

Antes de iniciar as visitas técnicas para mapeamento da acessibilidade, reuniões de sensibilização e articulação devem ser realizadas no âmbito da Comissão de Acessibilidade, conforme sugerido no Volume I, com apoio da Prefeitura Municipal, visando estabelecer vínculos e compromissos para um trabalho eficiente. As informações prévias ao mapeamento que devem ser levantadas e analisadas são:

1. Avaliação das diretrizes de planejamento urbano dispostas no Plano Diretor, na Lei de Uso e Ocupação do Solo, das regras do sistema viário e de transporte público. Desta análise podem surgir propostas para revisão desses documentos em conformidade com as normas federais;

2. Mapeamento preciso das áreas turísticas que serão analisadas, divididas por zonas, facilitando a elaboração de roteiros organizados de pesquisa de campo;

3. O elemento central do método utilizado no mapeamento são as visitas técnicas feitas por pessoas capacitadas em acessibilidade, com observações *in loco* e registro fotográfico das edificações públicas e privadas, atrativos turísticos, culturais, rurais e outros, além do mobiliário urbano, sinalização e transporte.

Ainda antes da realização dos mapeamentos, palestras de sensibilização deverão ser realizadas para os setores envolvidos com o turismo, para manter um canal de comunicação com todos os interessados e visando facilitar o acesso aos equipamentos para a realização dos levantamentos de campo.

Essas reuniões devem envolver não somente os estabelecimentos de forma individual, mas também suas representações de classe, tais como as associações comerciais de bares e restaurantes, de agências de viagens, de hotéis e pousadas e dos atrativos turísticos, entre outros. Além disso, também devem envolver setores-chave, como escritórios de arquitetura e engenharia (que podem estabelecer projetos básicos e facilitar o orçamento), gerentes de bancos de investimentos, como Caixa Econômica Federal e Banco do Brasil (que podem estabelecer linhas de crédito diferenciadas), entre outros.

! IMPORTANTE

Marco legal do mapeamento: a elaboração do mapeamento tem como fundamentação a Lei Brasileira da Inclusão da Pessoa com Deficiência – LBI (Lei n.º 13.146/2015) e a legislação federal (Lei n.º 10.098/2000 e Decreto n.º 5.296/2004), que estabelecem as normas gerais para a promoção da acessibilidade, e que tornam obrigatório o atendimento a adequações em todas as edificações públicas e de uso coletivo, bem como em todas as vias e transportes públicos. Complementarmente, se baseia na ABNT NBR9050:2020, que estabelece critérios e parâmetros técnicos a serem observados quando do projeto, da construção, instalação e adaptação de edificações, espaços e equipamentos urbanos às condições de acessibilidade.

2.1 Preparando equipes técnicas para a realização do mapeamento de acessibilidade

O elemento central do método utilizado no mapeamento são as visitas técnicas feitas por pessoas capacitadas em acessibilidade, com observações *in loco* e registro

fotográfico das edificações públicas e privadas, atrativos turísticos, culturais, rurais e outros, além do mobiliário urbano, sinalização e transporte.

Trabalhar com um grupo que tenha conhecimento prévio de assuntos ligados ao turismo e à acessibilidade, familiarizado com os principais produtos turísticos da cidade e região é uma tática a ser considerada. Para tanto, questionários podem ser aplicados durante a seleção da equipe para avaliar previamente o seu grau de conhecimento sobre os temas da pesquisa, com foco no conhecimento dos aspectos técnicos de acessibilidade e dos locais a serem visitados.

Para ter uma equipe eficiente, é necessário considerar:

1. Treinamento técnico de uma (ou mais) equipe(s) de pesquisa;

2. Condições facilitadoras de deslocamento e de diárias de campo (se for o caso);

3. Sistema de comunicação disponível (celular, radio etc.);

4. Material básico de escritório;

5. Aplicativos de celular, desenvolvidos para fins específicos, são bastante utilizados nas tarefas de levantamento de campo.

Realizando um planejamento de longo prazo e de forma estratégica, o poder público municipal, em parceria com a iniciativa privada, pode promover um curso de qualificação em acessibilidade para os arquitetos, engenheiros, fiscais e demais profissionais envolvidos em projetos de obras urbanas municipais e na fiscalização de edificações e vias públicas. Neste curso, poderão ser abordados os conceitos, a legislação incidente, as vivências e todas as ferramentas para o desenvolvimento da visita técnica, que posteriormente serão também úteis no trabalho de vistoria e fiscalização das edificações em todo o município.

O curso deve ser dividido em módulos e contar com a utilização de técnicas e estratégias que possibilitem a participação e a construção coletiva do processo de conhecimento sobre inclusão e acessibilidade, conforme sugerido no quadro mais à frente.

Vale lembrar que o curso proposto pode ser feito de maneira híbrida, com aulas on-line e presenciais, além de vivências de campo.

No quadro abaixo, estão listados os requisitos para desenvolvimento e promoção dos Cursos de Qualificação para o Mapeamento da Acessibilidade nos Destinos Turísticos em município:

Recursos Necessários	Descritivo
Jurídico	Implementar as ações das prefeituras por meio da criação da Comissão Permanente de Acessibilidade.
	Criar a Lei Municipal de Acessibilidade, que deverá dispor sobre a eliminação de barreiras arquitetônicas em edificações e logradouros de uso público.
	Formalizar ações com o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA), Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU), Institutos/Associações de Engenheiros e Arquitetos, sobre o desenvolvimento do curso de qualificação e buscar apoio para implementação projeto do “Plano Diretor de Acessibilidade” do município.
Pedagógico	Desenvolver metodologia para a criação de Cartilha de Acessibilidade do Curso, com a finalidade de orientar os participantes sobre como realizar as adequações, implicações e aplicabilidades do Decreto, das Leis e das NBRs.
	Desenvolver o Curso de Qualificação para o Mapeamento da Acessibilidade nos Destinos Turísticos.
Professores/ Instrutores	Contratar especialistas em turismo e acessibilidade para a aplicação do Curso.
Desenvolvimento da metodologia do curso: Módulos e Temas	<p>Carga horária: 03 (três) dias.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Módulo Introdutório: Conceitos sobre deficiência; • Módulo de Legislação: Decretos, leis e normas; • Módulo de Acessibilidade em edifícios: Condições de circulação e utilização das edificações. Sistemas de sinalização. Questão Urbanística e as Condições de circulação em áreas livres; • Módulo de Vias públicas: Passeios. Subsolo e Estacionamento; • Módulo de Turismo: Avaliação do atendimento, dos atrativos, equipamentos e infraestrutura turística; • Módulo de Ferramentas de Trabalho: Desenvolvimento e elaboração da matriz de acessibilidade, roteiro de inspeção, relatório de acessibilidade, custos de desenvolvimento de projetos executivos, vistoria e critérios para o Selo Edificação Acessível SIA; • Vistoria técnica nas edificações e mobiliários urbanos e avaliação teórica.

Avaliação	<ul style="list-style-type: none"> • Avaliação teórica deverá obter média estabelecida para ser aprovado. • 100% de presença nas aulas.
------------------	---

Fonte: Adaptado de BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo Acessível: Mapeamento e Planejamento do Turismo Acessível nos Destinos Turísticos. Volume II. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 52 p.

Observe no quadro a seguir o que deve ser levado em consideração para promoção do curso do município:

Recursos Necessários	Descritivo
Assessoria de imprensa	Responsável pela divulgação do curso.
Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA), Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU), Institutos/Associações de Engenheiros e Arquitetos	Divulgação para os associados.
Apoio administrativo da Secretaria de Turismo e Comissão Permanente de Acessibilidade	Técnico responsável pela divulgação, inscrições e suporte durante os cursos. Também responsável pela elaboração de lista de presença.
Equipamentos e acessórios	Equipamentos de multimídia (computador, datashow, projetor e tela) e de áudio (microfone e caixas de som).
Material técnico do curso	<ul style="list-style-type: none"> • Apostila com coletânea de textos e informações sobre o tema, bem como estudos de caso; • Certificado de participação.
Espaço físico	Sala com mesas/cadeiras para a realização de trabalhos em grupo e espaço para exercícios práticos com cadeiras de rodas.

Fonte: Adaptado de BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo Acessível: Mapeamento e Planejamento do Turismo Acessível nos Destinos Turísticos. Volume II. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 52 p.

Durante o curso, os profissionais terão instruções técnicas que servirão como base para o levantamento de dados e o desenvolvimento de formulários específicos para a realização das visitas e a elaboração de projetos.

2.2 Elaborando os formulários de campo para as visitas de mapeamento

Durante o mapeamento nas áreas urbanas e rurais do município, a equipe treinada preenche os formulários e fotografa o local pesquisado, tendo como referência o atendimento aos requisitos da legislação e das normas.

De maneira geral, são analisadas as seguintes variáveis de acessibilidade que obrigatoriamente os estabelecimentos devem ter:

1. Acessos externos à edificação;	8. Sinalização em Braille;
2. Acessos privados à edificação;	9. Sinalização de equipamentos;
3. Acessos aos ambientes internos;	10. Rampas, escadas e tratamento de desníveis;
4. Sanitários e vestiários;	11. Recepções;
5. Autonomia e segurança;	12. Estacionamentos ou locais de embarque/desembarque;
6. Pisos táteis de alerta;	13. Mobiliários em geral e bebedouro;
7. Pisos táteis direcionais;	14. Comunicação sonora para cegos, e visual para surdos;

Veja, no quadro abaixo, a lista dos locais a serem avaliados:

Atrativos por Segmento de Turismo	
Turismo em Estâncias Termais	Turismo Religioso
Turismo Gastronômico	Turismo de Eventos e Shows
Turismo de Compras	Enoturismo
Turismo de Aventura	Turismo de Saúde
Turismo Rural	Ecoturismo
Turismo de Negócios e Eventos	Turismo de Pesca
Turismo Náutico	Turismo de Sol e Praia
Turismo Cultural	Turismo de Estudos e Intercâmbio
Serviços Turísticos	
Meios de hospedagem	Estabelecimentos de alimentação
Operadores e Agências de Turismo	Meios de transporte
Outros Serviços de Apoio ao Turismo	
Postos de combustível	Bancos e caixas eletrônicos
Farmácias	Comércio local
Supermercados	Faculdades
Serviços de saúde	

Órgãos Públicos	
Prefeitura Municipal	Guarda Municipal
Correios	Polícia Civil
Câmara Municipal	Polícia Militar
Conselhos Municipais	
Faixas de travessias	
Mobiliário urbano	Sinalização e comunicação
Transporte urbano	Transporte rodoviário
Calçadas	Faixas de travessias
Sinalização para identificação de atrativos turísticos, indicativas de sentido e de distância	

Fonte: Adaptado de BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo Acessível: Mapeamento e Planejamento do Turismo Acessível nos Destinos Turísticos. Volume II. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 52 p.

A aplicação dos formulários permitirá gerar, posteriormente, relatórios de análise da acessibilidade geral e específicos de cada componente do turismo, facilitando aos gestores públicos e privados o desenvolvimento de projetos de adequação da acessibilidade.

Veja a seguir um detalhamento prático da aplicação dos formulários de campo, tendo como exemplo o mapeamento de um portal turístico na entrada de um município. Conheça o passo a passo do procedimento:

- 1 Preencher o formulário de campo com as todas as informações pertinentes, iniciando pelo ambiente externo, seguido do ambiente interno;
- 2 Observar a planta baixa da edificação;
- 3 Realizar medições com a trena ou metro;
- 4 Entrevistar o responsável pelo local pesquisado;
- 5 Fotografar a edificação e identificar cada barreira existente.

Abaixo, temos exemplos de registros fotográficos do Portal Colonial Socorro – São Paulo:



Fachada Portal



Calçada



Estacionamento



Entrada do Posto de informações turísticas



Degraus na entrada



Interior do Posto de informações turísticas

Fonte: Adaptado de BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo Acessível: Mapeamento e Planejamento do Turismo Acessível nos Destinos Turísticos. Volume II. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 52 p.

Ao término da visita, todas as barreiras arquitetônicas deverão ter sido levantadas para posterior avaliação e desenvolvimento do diagnóstico.

Seguem abaixo modelos de questionário que poderão ser utilizados, os quais foram elaborados pelo Ministério do Turismo.

Roteiro de Inspeção 1: Dados gerais da organização/estabelecimento

Dados do estabelecimento pesquisado		
Nome do estabelecimento:		Sigla:
<input type="checkbox"/> Empresa <input type="checkbox"/> Órgão Público <input type="checkbox"/> OS/ONG/OSCIP <input type="checkbox"/> Outro:		
Setor: <input type="checkbox"/> Turismo <input type="checkbox"/> Comércio <input type="checkbox"/> Serviço Público <input type="checkbox"/> Serviço Assistencial <input type="checkbox"/> Outro:		
Localização: <input type="checkbox"/> Rural <input type="checkbox"/> Urbana Coordenadas Geográficas:		
Endereço:		CEP:
Nome do respondente:		Cargo:
Telefone 1:	Telefone 2:	WhatsApp:
E-mail:		Site:
Outro contato na instituição (nome e cargo):		

Dados do Pesquisador	
Nome:	Data da pesquisa:
Dados Inseridos em Banco de Dados: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	
Observações:	

Dados das instalações / edificação	
Área (em m ²):	Pavimentos:
Habite-se: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Registro / Alvará de Funcionamento: <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Estabelecimento tombado? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	<input type="checkbox"/> Federal <input type="checkbox"/> Estadual <input type="checkbox"/> Municipal

Checklist de verificação inicial do estabelecimento	Sim	Não
Empresa / organização possui atendimento direto ao consumidor?		
Empresa / organização presta atendimento regulamente a turistas?		
Empresa / organização possui produto ou serviço de interesse para o turista?		
Empresa / organização tem serviços disponíveis com foco de mercado voltados para um consumidor com deficiência?		
Empresa / organização possui pessoal treinado em assuntos de acessibilidade?		
Caso negativo, empresa / organização tem interesse em qualificar seu pessoal para o bem atender em turismo acessível?		
Empresa / organização já possui instalações que atendem a algum requisito de acessibilidade implantadas ou em implantação?		
Caso negativo, empresa / organização tem interesse em adaptar suas instalações para a acessibilidade?		

Descrição do serviço prestado pela organização
<p>Detalhe, tanto quanto possível, as características básicas da edificação e do serviço prestado, especialmente os locais de acesso e circulação de pessoas. Descreva os serviços e produtos de interesse turístico.</p>

Fonte: Adaptado de BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo Acessível: Mapeamento e Planejamento do Turismo Acessível nos Destinos Turísticos. Volume II. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 52 p.

Roteiro de Inspeção 2: Acessibilidade da edificação

ACESSOS EXTERNOS À EDIFICAÇÃO

Estado de conservação das calçadas

- a. Bom
- b. Regular
- c. Ruim
- d. Péssimo

Especificação do tipo de piso externo (calçadas)

- a. Antiderrapante e antitrepidante
- b. Antiderrapante e trepidante
- c. Derrapante e antitrepidante
- d. Derrapante e trepidante

Guias rebaixadas

- a. Adequadas
- b. Inadequadas
- c. Utilizadas atualmente, mas fora de norma
- d. Adaptáveis

Rampas acessíveis

- a. Adequadas
- b. Inadequadas
- c. Utilizadas atualmente, mas fora de norma
- d. Adaptáveis

Sinalização Tátil de Alerta em Interferências

- a. Existente total
- b. Inexistente total
- c. Existente parcial
- d. Não existe interferência

ACESSOS PRIVADOS À EDIFICAÇÃO

Estado de Conservação da circulação interna

- a. Bom
- b. Regular
- c. Ruim
- d. Péssimo

Circulações e acessos

- a. Acessíveis
- b. Parcialmente acessíveis
- c. Inacessíveis

ACESSOS AOS AMBIENTES INTERNOS

Os ambientes internos

- a. Todos são adequados e acessíveis
- b. Não são adequados e acessíveis

Quanto às circulações internas principais

- a. Possuem largura superior a 1,20 m
- b. Possuem largura entre 1,00 m e 1,20 m
- c. Possuem largura entre 0,80 m e 1,00 m
- d. Não são acessíveis

SANITÁRIOS

Quantidade de sanitários acessíveis

- a. Superior ao mínimo legal
- b. Atende à recomendação legal
- c. Inferior ao mínimo legal

Localização de acordo com a edificação

- a. Rota acessível em todos os pavimentos
- b. Rota acessível em apenas um pavimento
- c. Não está localizado em rota acessível

Disposição dos acessórios

- a. Dentro da faixa de alcance
- b. Parcialmente dentro da faixa de alcance
- c. Fora da faixa de alcance

Especificação do tipo de piso (dentro do lote)

- a. Antiderrapante e antitrepidante
- b. Antiderrapante e trepidante
- c. Derrapante e antitrepidante
- d. Derrapante e trepidante

Instalação das barras de apoio

- a. Existente e em local adequado (mictório/vaso ou lavatório)
- b. Existente, porém em local inadequado
- c. Existe local adequado apenas (mictório/vaso ou lavatório)
- d. Inexistente

Largura da porta

- a. Igual ou superior a 1 m
- b. Entre 90 e 99 cm
- c. Entre 80 e 89 cm
- d. Igual ou superior a 79 cm

Acessórios adequados da porta

- a. Barra horizontal, maçaneta tipo alavanca e material resistente
- b. Barra horizontal e material resistente
- c. Maçaneta horizontal e material resistente
- d. Barra horizontal e maçaneta horizontal

Maçaneta tipo alavanca

AUTONOMIA E SEGURANÇA

A edificação permite autonomia e segurança

- a. Em todos os equipamentos e atividades
- b. Apenas em parte das atividades
- c. Na maioria dos equipamentos e atividades
- d. Não há autonomia em equipamentos e atividades

PISOS TÁTEIS DE ALERTA

A edificação possui pisos táteis de alerta

- a. Em todos os locais necessários
- b. Apenas em parte dos locais necessários
- c. Em nenhum local necessário

PISOS TÁTEIS DIRECIONAIS

A edificação possui pisos táteis direcionais

- a. Em todos os locais necessários
- b. Apenas em parte dos locais necessários
- c. Em nenhum local necessário

SINALIZAÇÃO BRAILLE

Sinalização em batentes

- a. Em todas as portas existentes
- b. Apenas em partes das portas existentes
- c. Em nenhuma das portas existentes

Sinalização em corrimãos e circulações

- a. Em todos os locais indicados
- b. Apenas nos locais indicados
- c. Em nenhum dos locais indicados

Sinalização em mapas táteis

- a. Em superfícies inclinadas
- b. Em paredes
- c. Em nenhum dos locais indicados

Sinalização em cardápios

- a. Somente o Braille
- b. Na versão tinta e Braille
- c. Não existe

SINALIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS

Quanto ao SIA em equipamentos acessíveis

- a. Existe em todos os elementos acessíveis
- b. Existe na maioria dos elementos acessíveis
- c. Existe em parte dos elementos acessíveis

d. Não existe

RAMPAS, ESCADAS E TRATAMENTO DE DESNÍVEIS

Em qualquer tipo de desnível existente

- a. Todos desníveis tratados adequadamente
- b. Adaptados e utilizados, mas fora da norma
- c. Maioria dos desníveis tratados adequadamente
- d. Parte dos desníveis tratados adequadamente
- e. Não existem tratamentos ou adaptações

RECEPÇÕES/AUDITÓRIOS/PLATEIAS

Sobre as quantidades de assentos

- a. Atende à norma
- b. Inferior à recomendação legal, possível de adaptação
- c. Não atende à norma

Sobre o atendimento às pessoas

- a. Atende PCR*, PMR* e PO*
- b. Atende PCR e PMR
- c. Atende PMR e PO
- d. Atende PCR e PO
- e. Atende apenas PMR
- f. Não atende PCR, PMR e PO

Sobre o atendimento à pessoa com deficiência auditiva

- a. Atende através da linguagem de sinais
- b. Não atende

ESTACIONAMENTO OU LOCAIS DE EMBARQUE /DESEMBARQUE

Sobre a existência do serviço

- a. Local adequado para embarque e desembarque
- b. Local adequado para estacionamento
- c. Local inadequado para embarque e desembarque
- d. Local inadequado para estacionamento
- e. Não existe local adequado para embarque e desembarque

Sobre a distância do acesso à edificação

- a. Distância superior a 50 m do acesso principal
- b. Distância superior a 50 m do acesso secundário
- c. Não existe o serviço na edificação
- d. Distância superior a 50 m para qualquer acesso

Referente ao Estacionamento

- a. Possui sinalização vertical
- b. Possui sinalização horizontal
- c. Nenhuma sinalização

MOBILIÁRIO, BEBEDOURO, TELEFONE ACESSÍVEL E TPS

Mobiliário – Dispositivos pertinentes à utilização dos serviços (em %)

- a. 100% – todos adequados e acessíveis
- b. Entre 80 e 100% adequados e acessíveis
- c. Entre 50 e 80% adequados e acessíveis
- d. Entre 30 e 50% adequados e acessíveis
- e. Entre 10 e 30% adequados e acessíveis
- f. 10% ou menos dispositivos adequados

Bebedouro – Dispositivos pertinentes à utilização dos serviços

- a. Todos são adequados e acessíveis
- b. Não são adequados e acessíveis

Telefones públicos – Existem dispositivos acessíveis

- a. Sim
- b. Não
- c. Não se aplica

COMUNICAÇÃO SONORA PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA VISUAL

Comunicação sonora

- a. Está associada a sinalização visual em rotas de fuga, saídas de emergência e equipamentos
- b. Possui alarmes sonoros vinculados a alarmes visuais, para orientação das pessoas com deficiência auditiva
- c. Não existe

***PCR - Pessoa em Cadeira de Rodas**

***PMR - Pessoa com Mobilidade Reduzida**

***PO - Pessoa Obesa**

Fonte: BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo Acessível: Mapeamento e Planejamento do Turismo Acessível nos Destinos Turísticos. Volume II. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 52 p.

Roteiro de Inspeção 3: Acessibilidade da comunicação

O site atende a estes princípios de acessibilidade?
a. <input type="checkbox"/> Todo o conteúdo do site traduzido em Libras (Língua Brasileira de Sinais) b. <input type="checkbox"/> Dispõe de textos alternativos das imagens, ou seja, descreve em palavras o que estiver contido nas figuras c. <input type="checkbox"/> Dispõe de audiodescrição d. <input type="checkbox"/> Recurso de contraste visual e aumento de texto para pessoas com Baixa Visão e. <input type="checkbox"/> Outro
O site dispõe do Selo de Acessibilidade Digital?
a. <input type="checkbox"/> Sim b. <input type="checkbox"/> Não
O Setor de Comunicação promove ações de inclusão social, educação inclusiva, empregabilidade da pessoa com deficiência, reabilitação e acessibilidade, divulga em redes sociais ou na internet vídeos de projetos, programas e de serviços que contam com audiodescrição?
a. <input type="checkbox"/> Sim b. <input type="checkbox"/> Não
O Setor de Comunicação promove ações de inclusão social, educação inclusiva, empregabilidade da pessoa com deficiência, reabilitação e acessibilidade, divulga em redes sociais ou na internet vídeos de projetos, programas e de serviços que contam com legenda?
a. <input type="checkbox"/> Sim b. <input type="checkbox"/> Não
São disponibilizados recursos e produtos de Tecnologia Assistiva aos servidores e/ou funcionários com deficiência?
a. <input type="checkbox"/> Sim b. <input type="checkbox"/> Não
O Setor de Comunicação promove ações de inclusão social, educação inclusiva, empregabilidade da pessoa com deficiência, reabilitação e acessibilidade, divulga em redes sociais ou na internet vídeos de projetos, programas e de serviços públicos que contam com janela de interpretação em Libras (Língua Brasileira de Sinais)?
a. <input type="checkbox"/> Sim b. <input type="checkbox"/> Não
São realizadas palestras de sensibilização para promover a inclusão das pessoas com deficiência em ambiente de trabalho?
a. <input type="checkbox"/> Sim b. <input type="checkbox"/> Não
São distribuídas cartilhas com orientações sobre legislação, conceitos, terminologias e formas de convivência com a pessoa com deficiência?
a. <input type="checkbox"/> Sim b. <input type="checkbox"/> Não

São distribuídas cartilhas com orientações sobre conteúdos que colaborem para a difusão da perspectiva do Desenho Universal para a concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas?

- a. Sim
- b. Não

São capacitados servidores e/ou funcionários em Libras (Língua Brasileira de Sinais) para o atendimento aos surdos?

- a. Sim
- b. Não

Fonte: BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo Acessível: Mapeamento e Planejamento do Turismo Acessível nos Destinos Turísticos. Volume II. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 52 p.

Roteiro de inspeção 4: Acessibilidade do passeio público

Nome do Logradouro:				
Tipo: () Rua () Avenida () Travessa () Calçada () Outro:				
Bairro:	Distrito:	Coordenadas Geográficas:		
Largura da faixa:	Livre:	De serviço:	De acesso:	Elevadas:
Tipo de piso:				
Largura da vaga:	Comprimento:	Largura da faixa adicional:		

Dados do Pesquisador	
Nome:	Data da pesquisa:
Dados Inseridos em Banco de Dados? () Sim () Não	

Possui inclinação transversal constante não superior a 2%?	() Sim () Não
Possui superfície regular?	() Sim () Não
Possui piso tátil?	() Sim () Não
Possui rampas?	() Sim () Não
Possui rebaixo?	() Sim () Não
Possui caixa de inspeção?	() Sim () Não
Possui telefones?	() Sim () Não
Possui semáforos com botoeira sonora e sinalização em braille?	() Sim () Não
Possui bancas?	() Sim () Não
Possui poste?	() Sim () Não
Possui vegetação?	() Sim () Não
Número de vagas totais:	Número de vagas especiais:
Número de vagas reservadas para deficientes:	Número de vagas especiais:
Vagas especiais possuem sinalização vertical?	() Sim () Não
Vagas especiais possuem sinalização horizontal?	() Sim () Não
Observações:	

Roteiro de inspeção 5: Acessibilidade nos terminais de transporte

Dados do estabelecimento pesquisado		
Nome do estabelecimento:		Sigla:
Endereço:		CEP:
Nome do respondente:		Cargo:
Telefone 1:	Telefone 2:	FAX:
E-mail:		Site:
Outro contato na instituição (nome e cargo):		

Número de pavimentos	
Número de plataformas	
M2 da edificação	

Dados do pesquisador	
Nome:	Data da pesquisa:
Dados Inseridos em Banco de Dados? () Sim () Não	
Possui estacionamento?	() Sim () Não
Número de vagas reservadas para deficientes	Número de vagas
Número de vagas reservadas para idosos	Número de vagas
Os acessos são sinalizados com o nome da estação e com símbolo de acessibilidade?	() Sim () Não
Balcão de informações possui funcionários capacitados na condução de pessoas com deficiência?	() Sim () Não
A bilheteria do terminal conta com pelo menos um balcão adequado para atendimento às pessoas com deficiência?	() Sim () Não
Há auxílio para embarque e desembarque?	() Sim () Não
Conta com mapa tátil interligado a uma rota acessível?	() Sim () Não
Há procedimento para condução e embarque da bagagem e da cadeira de rodas?	() Sim () Não
Há sinalização tátil, visual e sonora integradas?	() Sim () Não
Há disponibilização de mídias alternativas/complementares de informação?	() Sim () Não
Existem assentos identificados como "assentos preferenciais"?	() Sim () Não

Há informações sobre destinos, itinerários, horários, tarifas e gratuidades?	<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Há sanitários adaptados?	<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
As lojas e lanchonetes são acessíveis?	<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
O site é acessível, compatível com equipamentos assistivos (leitores de tela) para pessoas com deficiência visual?	<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Há uma central para informações para surdos e reclamações?	<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não

Tipos de transporte		
Ônibus Rodoviário ()	Ônibus Urbano ()	Ônibus intermunicipal ()
Metrô ()	Trem ()	Barca ()
<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Existe embarque com uso de equipamento eletromecânico de circulação? – Ônibus urbano	
<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Existe embarque com uso de cadeira de transbordo? – Ônibus Rodoviário	
<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Existe dispositivo de acesso no cais ou píer que interligue a uma plataforma flutuante? – Barca	
<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	Existe algum tipo de rampa para facilitar o acesso do cadeirante entre a plataforma e o vagão? – Trem	

Fonte: BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo Acessível: Mapeamento e Planejamento do Turismo Acessível nos Destinos Turísticos. Volume II. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 52 p.

2.3 Avaliando as condições de acessibilidade

Após a análise da edificação e dos serviços, são elaborados relatórios de diagnóstico, contendo pareceres conclusivos sobre a acessibilidade nos diferentes segmentos e setores de serviços turísticos, públicos e privados.

Os relatórios de mapeamento devem trazer observações sobre os estabelecimentos visitados divididos por setor de serviços. A seguir, temos um modelo de relatório de diagnóstico de acessibilidade:

Diagnóstico de Acessibilidade - Setor	
Estabelecimento	Descrever
Endereço	Descrever
Contato	Descrever
Responsáveis	Descrever
Data da Pesquisa	
Introdução sobre a edificação analisada	Descrever, utilizando fotos de onde a edificação está localizada e suas características, como número de pavimentos etc.
Avaliação da acessibilidade externa à edificação e ao seu entorno	Descrever, utilizando fotos, a análise técnica das condições de acessibilidade da calçada, do passeio, da faixa elevada, do tipo de piso, do piso tátil, do rebaixamento de calçada, das inclinações, do subsolo, do mobiliário urbano e do estacionamento.
Avaliação da acessibilidade	Descrever, utilizando fotos, a análise técnica das condições de acessibilidade do estacionamento, da entrada, das saídas, da circulação horizontal, da circulação vertical, do tipo de pisos, das áreas de rotação, da área de aproximação, das escadas fixas, dos degraus, das rampas, dos corrimãos, dos elevadores, das plataformas, portas, janelas e maçanetas, dos dispositivos, dos sanitários e vestiários, do mobiliário interno, da comunicação e da sinalização.
Avaliação do receptivo e atendimento ao visitante (se for o caso)	Descrever se a empresa recebe pessoas com deficiência.
Recomendações para adaptação	Gerar diretrizes para o programa de necessidades, que indicará as soluções em conformidade com a ABNT NBR 9050:2020, a Lei Brasileira da Inclusão da Pessoa com Deficiência, LBI n.º 13.146/2015, e resoluções municipais.

Fonte: BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo Acessível: Mapeamento e Planejamento do Turismo Acessível nos Destinos Turísticos. Volume II. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 52 p.

A partir desse diagnóstico, propostas para adequação de acessibilidade em cada estabelecimento visitado são apresentadas, incluindo orçamentos preliminares.

2.4 Matriz de diagnóstico e planejamento da acessibilidade

A Matriz de Acessibilidade é um mecanismo de planejamento e gestão de projeto de acessibilidade que aponta, de forma global e objetiva, a situação do destino turístico, permitindo aos gestores públicos e privados a tomada de decisões e formulações de políticas públicas voltadas para o setor.

Permite, também, que se estabeleça um cronograma com metas, para que cada setor promova os ajustes em conformidade com a legislação, assim como planejar os investimentos necessários.

O modelo de Matriz de Acessibilidade apresentado a seguir pode servir de parâmetro para os destinos, observando-se que ele pode ser ajustado de acordo com as necessidades locais e o detalhamento das informações levantadas.

Componentes	Situação atual	Situação desejada	Ações a serem desenvolvidas	Responsáveis	Parceiros	Prazos	Custos
Portais							
Rodoviária							
Aeroporto							
Sinalização Turística							
Meios de hospedagem							
Estabelecimento de alimentação							
Atrativos turísticos							
Outros serviços							
Meios de transporte							
Acessibilidade física, mobiliário urbano, comunicação e informação							

Fonte: BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo Acessível: Mapeamento e Planejamento do Turismo Acessível nos Destinos Turísticos. Volume II. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 52 p.

3

ELABORAÇÃO DO PLANO ESTRATÉGICO PARA O TURISMO ACESSÍVEL

- 3.1 Projetos executivos de obras**
- 3.2 Preparando os custos do projeto executivo**
- 3.3 Adequação dos meios de transporte**

3. Elaboração do plano estratégico para o Turismo Acessível

Com base no mapeamento e diagnóstico e com a Matriz de Acessibilidade preenchida, propostas para adequação de acessibilidade em cada setor pesquisado devem ser desenvolvidas, incluindo os orçamentos preliminares.

O setor privado deve se atentar para a elaboração de projetos de forma conjunta, por setor de interesse, visando reduzir os custos com serviços de consultoria em engenharia para elaboração de projetos executivos. Ao mesmo tempo, deve buscar de forma conjunta o financiamento de obras, objetivando obter melhores condições de crédito e de prazos para quitá-los.

No caso da gestão pública, os projetos executivos das obras de adaptação para a acessibilidade da infraestrutura e mobiliário urbano podem ser submetidos aos governos federal e estadual, bancos públicos ou outras fontes de financiamento. Os projetos fundamentais que devem ser elaborados são:

1. Projetos de obras de adequação do mobiliário urbano para a acessibilidade;

2. Projetos de adequação dos meios de transporte, acessos e sinalização viária.

A seguir, serão descritas as orientações gerais para a elaboração desses projetos.

3.1 Projetos executivos de obras

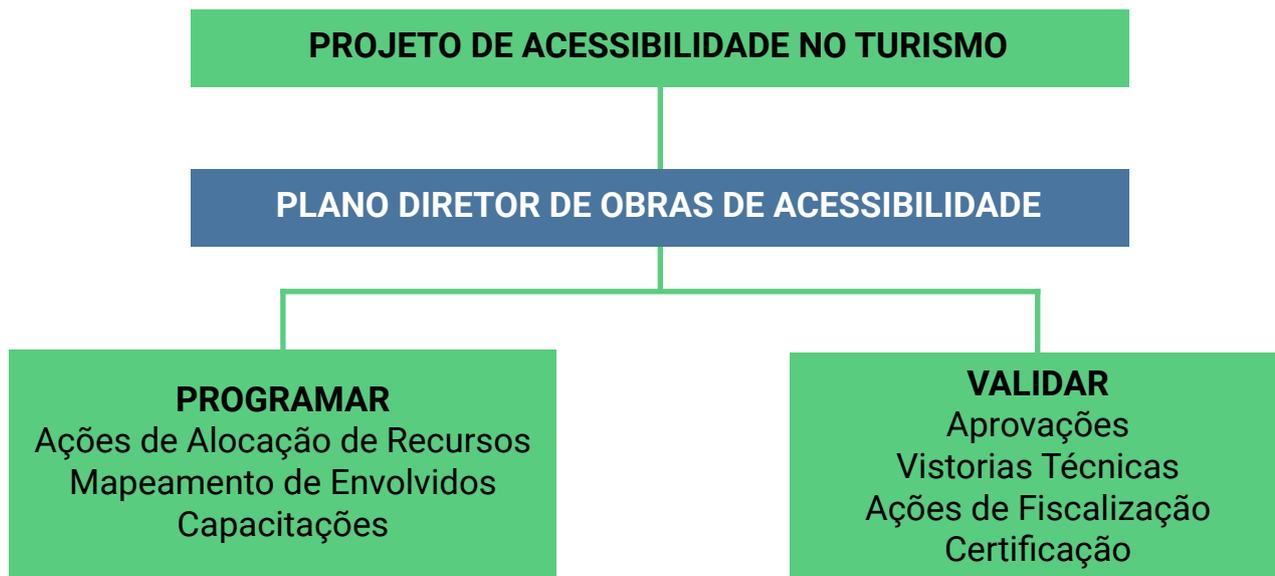
A partir das informações coletadas no mapeamento e dispostas na Matriz de Acessibilidade, cabe ao gestor público definir uma estratégia para a concepção e a implantação dos novos projetos arquitetônicos e urbanísticos referentes aos elementos de uso turístico sob sua responsabilidade, tais como portais, centros de informações turísticas, mobiliário urbano, museus, sistema viário e meios de transporte coletivo, entre outros.

Para tanto, no planejamento e na urbanização de vias, praças, logradouros, parques e demais espaços de uso público, os municípios deverão atender aos princípios do Desenho Universal, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a Lei Brasileira de Inclusão – LBI (BRASIL, 2015) e as demais legislações correlatas. As soluções destinadas à eliminação, redução ou superação de barreiras na promoção da acessibilidade nos bens culturais imóveis devem ser regidas pela Instrução Normativa n.º 01/2003 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

Para cumprir essas exigências com eficácia, é importante que o município disponha de uma equipe técnica treinada para o mapeamento da acessibilidade e para o planejamento e a elaboração dos projetos de obras. O município pode, ainda, formalizar parcerias com as entidades de fiscalização profissional das atividades de engenharia e arquitetura.

Para os projetos de obras específicas do setor privado, cabe ao poder público exigir, para aprovação ou licenciamento, o atestado de atendimento às regras de acessibilidade previstas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT e nas legislações específicas.

Para auxiliar na elaboração de projetos executivos de obras no âmbito do setor público, implementar sua execução e fiscalizar suas empreiteiras, bem como as construtoras do setor privado que operam no município, o gestor municipal pode realizar um plano diretor de obras, conforme modelo a seguir:



Fonte: BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo Acessível: Mapeamento e Planejamento do Turismo Acessível nos Destinos Turísticos. Volume II. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 52 p.

Ressalta-se, ainda, que alguns projetos de obras urbanas nos municípios podem ser financiados pelo Governo Federal, Estadual, pelos bancos públicos ou por outras instituições. Para isso, é importante observar a legislação em vigor e os procedimentos técnicos de cada instituição para elaborar projetos executivos, firmar convênios, termos de parceria ou outros instrumentos.

3.2 Preparando os custos do projeto executivo

Após o levantamento de dados e a conclusão do projeto executivo de acessibilidade, será possível quantificar os valores dos investimentos necessários para a execução da proposta apresentada. Esse quantitativo é a descrição numerária do projeto elaborado. Os serviços deverão ser separados por itens, devendo ter seus quantitativos calculados e suas unidades definidas.

A partir daí, é necessária a pesquisa de fornecedores existentes no mercado da região e dos preços unitários praticados para cada item, tomando-se o cuidado de pesquisar no mínimo três fornecedores diferentes. Os custos de cada item deverão ser calculados com base em boletins referenciais de custos disponíveis na internet ou em outros meios de divulgação e por meio de pesquisa e composição de preços de mercado.

Todos os serviços necessários precisam ser enumerados e destacados em uma planilha de custos, que resultará em um orçamento total para a execução dos serviços.

! IMPORTANTE

O êxito de um projeto está diretamente ligado à formulação cuidadosa e à administração rigorosa de um orçamento. Ao elaborá-lo da forma mais próxima possível daquilo que se deseja realizar, o orçamento se torna transparente, simples de entender e um instrumento bastante eficaz para realizar o acompanhamento das ocorrências financeiras.

O detalhamento da natureza, da quantidade e do valor de uma determinada despesa facilita tanto a análise para aprovação do orçamento quanto o acompanhamento das despesas ocorridas por parte do gestor financeiro.

Um orçamento deve ser elaborado em moeda e custos locais, para depois ser convertido em outra moeda, se for o caso. Deve-se mencionar, também, todas as fontes fornecedoras dos recursos que serão necessários para a realização da atividade.

Um orçamento elaborado para aplicabilidade em longo período de tempo deve considerar a possibilidade de aumento de preços no percurso. Portanto, é interessante prever os momentos em que poderão ocorrer os reajustes no orçamento.

É preciso ter claro que o orçamento é produto de intensos debates entre o sonho e a realidade, ou seja, ajuste entre o desejável e o possível, podendo ser modificado a qualquer momento para se adequar às necessidades atuais. Ao finalizar a elaboração do orçamento, é prudente elaborar uma memória descritiva de todas as rubricas para que se possa, a qualquer momento, obter esclarecimentos.

O orçamento de um projeto nem sempre é o orçamento disponível e, nesses casos, é possível, por meio dele, adotar um planejamento estratégico de ação com desembolsos compatíveis à realidade da organização.

A seguir, é apresentada uma planilha de estimativa orçamentária, detalhamento de serviços e orçamento de uma obra com composições de preços:

Planilha de Estimativa Orçamentária				
1.0				
Nº	Descritivo	Quantidade/Unidade	Valor Unitário	Valor total
1.1				
1.2				
1.3				
Subtotal				
Total				
2.0				
Nº	Descritivo	Quantidade/Unidade	Valor Unitário	Valor total
2.1				
2.2				
2.3				
Subtotal				
Total				

Fonte: BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo Acessível: Mapeamento e Planejamento do Turismo Acessível nos Destinos Turísticos. Volume II. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 52 p.

Deve-se detalhar:

- O balizamento dos custos por meio de Boletim Referencial de Custos de consulta pública, ou, na ausência do mesmo, elaborar a composição de preços de acordo com os valores do mercado regional;
- Apontar os locais em que os preços foram consultados;
- Incluir nos serviços gastos sociais e Benefícios e Despesas Indiretas (BDI) da empresa executora;
- As especificações técnicas dos produtos e equipamentos devem estar em conformidade com as normas brasileiras.

A seguir, observe um modelo de Cronograma Financeiro, elaborado pelo Ministério do Turismo:

Cronograma Financeiro					
Item	Descritivo	Valor	Percentual	Mês 1	Mês 2
1					
1.1					
1.2					
Total Geral			100%		
Total valor mês					

Fonte: BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo Acessível: Mapeamento e Planejamento do Turismo Acessível nos Destinos Turísticos. Volume II. Brasília: Ministério do Turismo, 2009, 52 p.

3.3 Adequação dos meios de transporte

Outro item que deve constar do Plano de Acessibilidade no Turismo no município é a adequação dos serviços de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo e de seus terminais, tais como estações, pontos de parada, vias principais, acessos e operação. Os gestores responsáveis deverão assegurar espaços para atendimento, assentos preferenciais e meios de acesso devidamente sinalizados para o uso de pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida.

Também são ações fundamentais implantar frotas adaptadas segundo o conceito de Desenho Universal, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas, e assegurando a qualificação dos profissionais de atendimento.

Além disso, deve-se oferecer acessibilidade nos sites eletrônicos da administração pública para o uso das pessoas com Deficiência Visual, garantindo-lhes o pleno acesso às informações disponíveis sobre os meios de transporte.

Obras no sistema viário podem seguir as mesmas estratégias de financiamento disponíveis para as obras urbanas. Assim, sinalização e adequação de vias urbanas e rurais, de estacionamentos, de adaptações em terminais públicos, entre outras, podem ser objeto de investimentos dos governos federal, estadual, bancos públicos, além de outros financiadores.

O Decreto Federal n.º 5296/2004 estipulou prazos para a adequação dos serviços de transportes coletivos à acessibilidade, porém muitos municípios não cumpriram esses prazos.

A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência) entrou em vigor em 2015, após tramitar durante 15 anos, e foi norteadada pela Convenção da ONU sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência. O Capítulo X – Do direito ao transporte e à mobilidade - apresenta algumas premissas a serem seguidas, como (BRASIL, 2015):

ARTIGO	DESCRITIVO
Art. 46. O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso.	<p>§ 1º Para fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, em todas as jurisdições, consideram-se como integrantes desses serviços os veículos, os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e a prestação do serviço.</p> <p>§ 2º São sujeitas ao cumprimento das disposições desta Lei, sempre que houver interação com a matéria nela regulada, a outorga, a concessão, a permissão, a autorização, a renovação ou a habilitação de linhas e de serviços de transporte coletivo.</p> <p>§ 3º Para colocação do símbolo internacional de acesso nos veículos, as empresas de transporte coletivo de passageiros dependem da certificação de acessibilidade emitida pelo gestor público responsável pela prestação do serviço.</p>

<p>Art. 48. Os veículos de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, as instalações, as estações, os portos e os terminais em operação no País devem ser acessíveis, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas.</p>	<p>§ 1o Os veículos e as estruturas de que trata o caput deste artigo devem dispor de sistema de comunicação acessível que disponibilize informações sobre todos os pontos do itinerário.</p> <p>§ 2o São asseguradas à pessoa com deficiência prioridade e segurança nos procedimentos de embarque e de desembarque nos veículos de transporte coletivo, de acordo com as normas técnicas.</p> <p>§ 3o Para colocação do símbolo internacional de acesso nos veículos, as empresas de transporte coletivo de passageiros dependem da certificação de acessibilidade emitida pelo gestor público responsável pela prestação do serviço.</p>
<p>Art. 49. As empresas de transporte de fretamento e de turismo, na renovação de suas frotas, são obrigadas ao cumprimento do disposto nos arts. 46 e 48 desta Lei. (Vigência).</p>	<p>III – art. 45 , 24 (vinte e quatro) meses; IV – art. 49 , 48 (quarenta e oito) meses.</p>

Fonte: Adaptado de BRASIL (2015).

4

REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 15646**: Acessibilidade: plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, em veículo de transporte de passageiros de categorias M1, M2 e M3: requisitos. Rio de Janeiro: ABNT, 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 16537**: Acessibilidade: sinalização tátil no piso: diretrizes para elaboração de projetos e instalação. Rio de Janeiro: ABNT, 2016.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR 9050**: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2020. [Versão corrigida 25.01.2021]

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR ISO 9386-1**: Plataformas de elevação motorizadas para pessoas com mobilidade reduzida: requisitos para segurança, dimensões e operação funcional. Rio de Janeiro: ABNT, 2013.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR ISO 9386-2**: Plataformas de elevação motorizadas para pessoas com mobilidade reduzida: requisitos para segurança, dimensões e operação funcional. Parte 2: Elevadores de escadaria para usuários sentados, em pé e em cadeira de rodas, deslocando-se em um plano inclinado. Rio de Janeiro: ABNT, 2012.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **ABNT NBR NM 313**: Elevadores de passageiros: requisitos de segurança para construção e instalação: requisitos particulares para a acessibilidade das pessoas, incluindo pessoas com deficiência. Rio de Janeiro: ABNT, 2007.

BRASIL. **Lei n.º 7.405, de 12 de novembro de 1985**. Torna obrigatória a colocação do “Símbolo Internacional de Acesso” em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiência e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [1985]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1980-1988/17405.htm#:~:text=LEI%20N%207.405%2C%20DE%2012%20DE%20NOVEMBRO%20DE%201985.&text=Torna%20obrigat%20ria%20a%20coloca%20o%20do,defici%20e%20d%20a%20outras%20provid%20ncias. Acesso em: 4 abr. 2022.

BRASIL. **Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997**. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Presidência da República, [1997]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm#:~:text=LEI%20N%209.503%2C%20DE%2023%20DE%20SETEMBRO%20DE%201997&text=Institui%20o%20C%20digo%20

de%20Tr%C3%A2nsito%20Brasileiro.&text=Art.%201%C2%BA%200%20tr%C3%A2nsito%20de,rega%2Dse%20por%20este%20C%C3%B3digo. Acesso em: 4 abr. 2022.

BRASIL. **Lei n.º 10.098, de 19 de dezembro de 2000.** Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, [2000]. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm. Acesso em: 4 abr. 2022.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo Acessível: mapeamento e planejamento do turismo acessível nos destinos turísticos.** Brasília, DF: Ministério do Turismo, 2009. 52 p. Disponível em: https://www.gov.br/turismo/pt-br/centrais-de-conteudo-publicacoes/turismo-acessivel/VOLUME_II_Mapeamento_e_Planejamento_Acessibilidade_em_Destinos_Turxsticos.pdf. Acesso em: 4 abr. 2022.

BRASIL. **Lei Federal n.º 13.146, de 6 de julho de 2015.** Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília: Presidência da República, [2015]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em: 4 abr. 2022.

BRASIL. **Decreto n.º 5.296, de 2 de dezembro de 2004.** Regulamenta as Leis n.º 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e n.º 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm. Acesso em: 4 abr. 2022.

ONU cria novo símbolo para acessibilidade. **Faculdade Plus**, c2018. Disponível em: <https://faculdadeplus.edu.br/blog/onu-cria-novo-simbolo-para-acessibilidade/>. Acesso em: 3 abr. 2022.

ILHABELA. Prefeitura Municipal da Estância Balneária de Ilhabela. **Guia de boas práticas de acessibilidade e orientações básicas para atendimento.** 1ª ed. Ilhabela Acessível: Prefeitura Municipal da Estância Balneária de Ilhabela, 2016, 82 p.

BRASIL. Ministério da Cultura. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Instrução Normativa n.º 1, de 25 de novembro de 2003.** Dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, e outras categorias, conforme especifica. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Instrucao_Normativa_n_1_de_25_de_novembro_de_2003.pdf. Acesso em: 4 abr. 2022.

PORTO, Valdênia de Sousa; ALVES, Flávia da Silva. **ACESSIBILIDADE E DESENHO UNIVERSAL NO BRASIL.** In: Anais da VII Mostra de Pesquisa em Ciência e Tecnologia DeVry Brasil. **Anais...** Belém, Caruaru, Fortaleza, João Pessoa, Manaus, Recife, Salvador, São Luís, São Paulo, Teresina: DeVry Brasil, 2016. Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/viimostradevry/30022-acessibilidade-e-desenho-universal-no-brasil/>. Acesso em: 19 abr.

2022.

PARQUE ESTADUAL DO ITACOLOMI. INSTITUTO ESTADUAL DE FLORESTAS. **Manual de orientação para implantação de acessibilidade e orientações básicas para o atendimento.** 1ª ed. [S. l.]: Parque Estadual do Itacolomi – PEIT, [2017].

PORTO, Valdênia de Sousa; ALVES, Flávia da Silva. Acessibilidade e desenho universal no Brasil. In: VII Mostra de Pesquisa em Ciência e Tecnologia DeVry Brasil, 7., Belém, Caruaru, Fortaleza, João Pessoa, Manaus, Recife, Salvador, São Luís, São Paulo, Teresina. **Anais** [...]. Belém, Caruaru, Fortaleza, João Pessoa, Manaus, Recife, Salvador, São Luís, São Paulo, Teresina: DEVRY BRASIL, 2016. Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/vii-mostradevry/30022-ACESSIBILIDADE-E-DESENHO-UNIVERSAL-NO-BRASIL>. Acesso em: 25 mar. 2022.

5

ANEXOS

Termos Técnicos úteis para o Mapeamento e Diagnóstico

Para facilitar o entendimento, serão apresentadas algumas definições referentes à acessibilidade. Lembre-se que estas definições são importantes durante a avaliação e o desenvolvimento do relatório de acessibilidade.

Acessibilidade: Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos.

Acessível: Espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com mobilidade reduzida. O termo acessível implica tanto acessibilidade física como de comunicação.

Adaptável: Espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento cujas características possam ser alteradas para que se torne acessível.

Adaptado: Espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento cujas características originais foram alteradas posteriormente para serem acessíveis.

Adequado: Espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento cujas características foram originalmente planejadas para serem acessíveis.

Altura: Distância vertical entre dois pontos.

Área de aproximação: Espaço sem obstáculos para que a pessoa que utiliza cadeira de rodas possa manobrar, deslocar-se, aproximar-se e utilizar o mobiliário ou o elemento com autonomia e segurança.

Área de resgate: Área com acesso direto para uma saída, destinada a manter em segurança pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, enquanto aguardam socorro em situação de sinistro.

Área de transferência: Espaço necessário para que uma pessoa utilizando cadeira de rodas possa se posicionar próximo ao mobiliário para o qual necessita transferir-se.

Barreira arquitetônica, urbanística ou ambiental: Qualquer elemento natural, instalado ou edificado, que impeça a aproximação, transferência ou circulação no espaço, mobiliário ou equipamento urbano.

Calçada: Parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação e outros fins— Código de Trânsito Brasileiro.

Calçada rebaixada: Rampa construída ou implantada na calçada ou no passeio, destinada a promover a concordância de nível entre esses e o leito carroçável.

Circulação externa: Espaço coberto ou descoberto, situado fora dos limites de uma edificação, destinado à circulação de pedestres. As áreas de circulação externa incluem, mas não necessariamente se limitam a áreas públicas, como passeios, calçadas, vias de pedestres, faixas de travessia de pedestres, passarelas, caminhos, passagens, calçadas verdes e pisos drenantes, entre outros, bem como espaços de circulação externa em edificações e conjuntos industriais, comerciais ou residenciais e centros comerciais.

Deficiência: Redução, limitação ou inexistência das condições de percepção das características do ambiente ou de mobilidade e de utilização de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos, em caráter temporário ou permanente.

Desenho Universal: Aquele que visa atender à maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população.

Elemento: Qualquer dispositivo de comando, acionamento, comutação ou comunicação. São exemplos de elementos: telefones, intercomunicadores, interruptores, torneiras, registros, válvulas, botoeiras, painéis de comando, entre outros.

Equipamento urbano: Todos os bens públicos e privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados.

Espaço acessível: Espaço que pode ser percebido e utilizado em sua totalidade por todas as pessoas, inclusive aquelas com mobilidade reduzida.

Faixa elevada: Elevação do nível do leito carroçável composto de área plana elevada, sinalizada com faixa de travessia de pedestres e rampa de transposição para veículos, destinada a promover a concordância entre os níveis das calçadas em ambos os lados da via.

Faixa livre: Área do passeio, calçada, via ou rota destinada exclusivamente à circulação de pedestres.

Faixa de travessia de pedestres: Sinalização transversal às pistas de rolamento de veículos, destinada a ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da

via – Código de Trânsito Brasileiro.

Fatores de impedância: Elementos ou condições que possam interferir no fluxo de pedestres. São exemplos de fatores de impedância: mobiliário urbano, entradas de edificações junto ao alinhamento, vitrines junto ao alinhamento, vegetação, postes de sinalização, entre outros.

Foco de pedestres: Indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada – Código de Trânsito Brasileiro.

Guia de balizamento: Elemento edificado ou instalado junto aos limites laterais das superfícies de piso, destinado a definir claramente os limites da área de circulação de pedestres, perceptível por pessoas com Deficiência Visual.

Impraticabilidade: Condição ou conjunto de condições físicas ou legais que possam impedir a adaptação de edificações, mobiliário, equipamentos ou elementos à acessibilidade.

Linha-guia: Qualquer elemento natural ou edificado que possa ser utilizado como guia de balizamento para pessoas com Deficiência Visual que utilizem bengala de rastreamento.

Local de reunião: Espaço interno ou externo que acomoda grupo de pessoas reunidas para atividade de lazer, cultural, política, social, educacional, religiosa ou para consumo de alimentos e bebidas.

Mobiliário urbano: Todos os objetos, os elementos e as pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos e privados.

Orla de proteção: Elemento edificado ou instalado, destinado a constituir barreira no piso para proteção de árvores, áreas ajardinadas, espelhos d'água e espaços similares.

Passarela: Obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres – Código de Trânsito Brasileiro.

Passeio: Parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso separada por pintura ou elemento físico, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas – Código de Trânsito Brasileiro.

Pessoa com mobilidade reduzida: Aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo. Entende-se por pessoa com mobilidade reduzida a Pessoa com Deficiência, idosa, obesa, gestante, entre outros.

Piso cromo-diferenciado: Piso caracterizado pela utilização de cor contrastante em relação às áreas adjacentes e destinado a constituir guia de balizamento ou complemento de informação visual ou tátil, perceptível por pessoas com Deficiência Visual.

Piso tátil: Piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha-guia, perceptível por pessoas com Deficiência Visual.

Rampa: Inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminamento. Consideram-se rampas aquelas com declividade igual ou superior a 5%.

Reforma: Intervenção física em edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento que implique a modificação de suas características estruturais e funcionais.

Rota acessível: Trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência. A rota acessível externa pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, rampas etc. A rota acessível interna pode incorporar corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores etc.

Rota de fuga: Trajeto contínuo, devidamente protegido, proporcionado por portas, corredores, antecâmaras, passagens externas, balcões, vestíbulos, escadas, rampas ou outros dispositivos de saída ou combinações desses, a ser percorrido pelo usuário, em caso de um incêndio de qualquer ponto da edificação até atingir a via pública ou o espaço externo, protegido do incêndio.

Superfície de trabalho: Área para melhor manipulação, empunhadura e controle de objetos.

Tecnologia Assistiva: Conjunto de técnicas, aparelhos, instrumentos, produtos e procedimentos que visam auxiliar a mobilidade, percepção e utilização do meio ambiente e dos elementos por pessoas com deficiência.

Uso comum: Espaços, salas ou elementos externos ou internos que são disponibilizados para o uso de um grupo específico de pessoas (por exemplo, salas em edifício de escritórios, ocupadas geralmente por funcionários, colaboradores e eventuais visitantes).

Uso público: Espaços, salas ou elementos externos ou internos que são disponibilizados para o público em geral. O uso público pode ocorrer em edificações ou equipamentos de propriedade pública ou privada.

Uso restrito: Espaços, salas ou elementos internos ou externos que são disponibilizados estritamente para pessoas autorizadas (por exemplo, casas de máquinas, barriletes, passagem de uso técnico e espaços similares).

Visitável: Parte de unidade residencial de unidade para prestação de serviços, entretenimento, comércio, ou espaço cultural de uso público que contenha pelo menos um local de convívio social acessível e um sanitário unissex acessível.

