

O Plano de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado no Município de Curitiba: uma análise das políticas públicas de acessibilidade

The Urban Mobility Plan and the Integrated Transport In Curitiba: an analysis of public accessibility policies

Plan de Movilidad Urbana y Transporte Integrado en el Municipio de Curitiba: un análisis de las políticas públicas de accesibilidad

Marcus Vinicius Gonçalves da Silva*, Amanda Cristina Pasqualini Peron**, Antonio Gonçalves de Oliveira*** e Simone Aparecida Polli****

RESUMO

Este artigo apresenta uma análise panorâmica do Plano de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado (PlanMob) do município de Curitiba acerca das ações elaboradas desde sua aprovação, no ano de 2008, até o ano de 2015, com a finalidade de identificar o tratamento conferido à questão da acessibilidade. Desta forma, preocupa-se, neste trabalho, em evidenciar as políticas públicas municipais voltadas para o tema da acessibilidade em cumprimento às metas previstas no PlanMob. Metodologicamente, a abordagem da pesquisa é descritiva e analítica, baseada no uso de procedimentos documentais e bibliográficos por meio do levantamento da regulação articulada pelos poderes Executivo e Legislativo municipais. Como resultados em termos da acessibilidade, foram evidenciadas potencialidades e deficiências que caracterizam essa temática.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Planejamento urbano. Políticas públicas. Acessibilidade.

ABSTRACT

This article presents an overview analysis of the Curitiba's Urban Mobility and Integrated Transport Plan (PlanMob), discussing the actions taken from 2008, the year of its adoption, to 2015, in order to identify the attention given to the issue of accessibility. In this way, this article highlights the municipal policies regarding accessibility, in compliance with the goals set out in the PlanMob. Methodologically, the research approach is descriptive and analytical,

* Administrador, Mestre em Planejamento e Governança Pública na Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, Paraná, Brasil. Doutorando em Gestão Urbana pela PUC-PR. E-mail: marvin.gsilva@gmail.com

** Advogada, Mestre em Planejamento e Governança Pública pela Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, Paraná, Brasil. E-mail: amandapasqualini@gmail.com

*** Contador, Doutor em Engenharia de Produção pela Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, Santa Catarina, Brasil. Atualmente é professor da Universidade Tecnológica Federal do Paraná. E-mail: agoliveira@utfpr.edu.br

**** Arquiteta e Urbanista, Doutora em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil. Atualmente é professora da Universidade Tecnológica Federal do Paraná. E-mail: simonep.utfpr@gmail.com

Artigo recebido em setembro/2016 e aceito para publicação em março/2017.

based on documentary sources and bibliographic procedures, by collecting data from the municipal executive and legislative branches. As a result, in terms of accessibility, it was found that there are strengths and weaknesses that characterize this theme.

Keywords: Urban Mobility. Urban planning. Public policies. Accessibility.

RESUMEN

Este artículo presenta un análisis panorámico del Plan de Movilidad Urbana y Transporte Integrado (PlanMob) del municipio de Curitiba, acerca de las acciones elaboradas desde su aprobación, en el año del 2008 hasta el 2015, con la finalidad de identificar el tratamiento dado a la cuestión de la accesibilidad. De esta forma, ha habido la preocupación en ese trabajo en evidenciar las políticas públicas municipales relacionadas al tema accesibilidad en cumplimiento de las metas previstas en el PlanMob. Metodológicamente, el abordaje de la investigación es descriptivo y analítico, basado en el uso de procedimientos documentales y bibliográficos a través del levantamiento de la regulación articulada por los poderes Ejecutivo y Legislativo municipal. Como resultados en términos de accesibilidad, se verificaron y evidenciaron potencialidades y deficiencias que caracterizan esa temática.

Palabras clave: Movilidad urbana. Planificación urbana. Políticas públicas. Accesibilidad.

INTRODUÇÃO

O planejamento urbano como resultado de políticas de planejamento governamental na esfera federal passou a ganhar maior importância com o início dos estudos de análise do crescimento descontrolado das cidades, a fim de se orientar os investimentos públicos. Cymbalista (2006) descreve que parte dessa transformação teve origem com o surgimento de um conjunto inédito de atores que passaram a se envolver com a temática da política urbana como um dos *fronts* da batalha mais ampla das transformações sociais.

Nesse viés, observou-se que os primeiros planos diretores tradicionais foram alvos de críticas por parte de autores renomados sobre a questão urbana (VILLAÇA, 1995; MARICATO, 2000; SOUZA, 2003), no sentido de que tais planos focavam exclusivamente em áreas urbanas e apresentavam excessiva normatividade, generalidade nas diretrizes e rigidez no tratamento dos desiguais.

Em razão do crescimento populacional nas cidades brasileiras e das transformações econômicas e institucionais, o Plano Diretor veio a se constituir num importante instrumento para produzir mudanças nas políticas e na condução da gestão do desenvolvimento urbano brasileiro.

No município de Curitiba, a partir do ano de 2005, os planos setoriais inseridos no Plano Diretor representaram o ponto de partida para a reforma urbana local nos seus aspectos legislativos e instrumentais. Esses Planos Setoriais tiveram o escopo de aprofundar os fundamentos das políticas públicas de maior importância estratégica, tanto para o município como para a região metropolitana.

O Plano de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado (PlanMob) do município de Curitiba, objeto deste estudo, é um documento setorial que consolida as políticas urbanas de forma estratégica para o desenvolvimento da cidade, constituindo-se como instrumento do processo de planejamento, que tem como escopo a materialização efetiva de melhor qualidade de vida para a população de forma sustentável e com responsabilidade social.

Nesse sentido, quais foram as Políticas Públicas de Acessibilidade, elaboradas no cumprimento dos objetivos e metas constantes no PlanMob, no período de 2008 a 2015?

No presente trabalho, busca-se analisar as ações dos Poderes Executivo e Legislativo do município de Curitiba voltadas para o atendimento do PlanMob, com foco específico delimitado na regulação relacionada ao tema acessibilidade, não se pretendendo discutir a avaliação das políticas resultantes destas ações, o que, aliás, firma-se desde já como sugestão para outros estudos de mesma ou próxima natureza.

1 MOBILIDADE URBANA

A Mobilidade Urbana é “um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas” (BRASIL, 2004, p.13).

Em outros termos, a mobilidade pode ser definida como um atributo das pessoas e dos agentes econômicos no momento em que buscam assegurar os deslocamentos nas suas redes de estudo, trabalho, lazer, levando em conta as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas (ANTP, 2003; MAGAGNIN, 2008).

Vargas (2008, p.7) assevera que a “mobilidade urbana é definida como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas (trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer), num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro”.

Observa-se que no aspecto conceitual e teórico os planos e legislações apresentam subsídios para a ordenação e mitigação dos problemas relacionados à mobilidade, porém os resultados muitas vezes não são eficazes quando colocados em prática, pois na maioria das vezes não estão integrados de fato com os demais elementos físicos que atuam de forma direta e/ou indireta na circulação.

Nesse sentido, a política municipal de mobilidade urbana tem o compromisso de facilitar os deslocamentos e a circulação de pessoas e bens na cidade, de forma prática, em cumprimento às diretrizes elaboradas no plano diretor.

2 O PLANO DE MOBILIDADE URBANA COMO INSTRUMENTO DO PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO DE CURITIBA

Desde a década de sessenta, o município de Curitiba já apresentava um Plano Diretor instituído pela Lei Municipal nº 2.828, de 10 de agosto de 1966. Em razão da superveniência da Constituição Federal de 1988 e da entrada em vigor do Estatuto da Cidade, no ano de 2001, fez-se necessária a adequação das diretrizes municipais previstas no então Plano Diretor à orientação legislativa federal, o que se deu pela edição da Lei Municipal nº 11.266, de 16 de dezembro de 2004 (CURITIBA, 2004).

Além do Plano Diretor de Curitiba, no processo de planejamento municipal são utilizados os Planos Setoriais, dentre outros instrumentos, tais como: i) *o plano de mobilidade e de transporte urbano integrado*; e, ii) *a universalização da mobilidade e acessibilidade* (CURITIBA, 2004).

No Plano de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado (Lei Municipal nº 11.266 de 16 de dezembro de 2004; art. 15) destacam-se o compromisso de facilitar os deslocamentos e a circulação de pessoas e bens no Município e diretrizes como:

IV - *promover a acessibilidade*, facilitando o deslocamento no Município, através de uma rede integrada de vias, ciclovias e ruas exclusivas de pedestres, com segurança, autonomia e conforto, especialmente aos que têm dificuldade de locomoção (grifo nosso) (CURITIBA, 2004).

Quanto ao sistema de monitoramento e controle do Plano Diretor de Curitiba, objetiva-se organizar e sistematizar as informações municipais da implantação do Plano Diretor de Curitiba (Lei nº 11.266/04), destacando-se como uma de suas diretrizes “[...] dar transparência e prestar contas à população das ações governamentais, possibilitando o controle social” (CURITIBA, 2004).

O Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) é o órgão responsável pela coordenação e monitoramento do processo de planejamento municipal, de forma integrada, contínua e permanente, em conformidade com as diretrizes estabelecidas na Lei nº 11.266/04.

Nesse sentido, busca-se então analisar quais legislações foram elaboradas a partir do Plano Diretor de Curitiba (Lei nº 11.266/04), a fim de atender às metas estabelecidas no Plano de Mobilidade Urbana e Transporte da cidade de Curitiba, de 2008, no aspecto da acessibilidade.

3 PESSOA PORTADORA DE DEFICIÊNCIA OU COM MOBILIDADE REDUZIDA

A concepção do termo “pessoa portadora de deficiência” e o seu conceito tiveram suas origens na Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes (ONU, 1975), a qual estabeleceu que “qualquer pessoa incapaz de assegurar por si mesma, total ou parcialmente, as necessidades de uma vida individual ou social normal, em decorrência de uma deficiência congênita ou não, em suas capacidades físicas, sensoriais ou mentais”, seria então uma “pessoa deficiente”.

Desta forma, pessoa portadora de deficiência é um termo genérico que se refere a todo o segmento, independente da característica da deficiência ou do tipo de sua seqüela. Assim, cegos, surdos, paraplégicos, paralisados cerebrais, mudos, dentre outros, são agrupados em áreas de deficiência física, mental ou sensorial. Outra denominação recebida é a de “pessoa portadora de necessidades especiais” (FIGUEIREDO, 1997, p.47), adotada dentro da área técnica específica acerca da temática.

Sem a intenção e condições de exauri-las, várias são as nomenclaturas nacionais e estrangeiras que se referem aos grupos de portadores de deficiência. Gonçalves (1962) elenca alguns, como: “indivíduos de capacidade limitada”, “minorados”, “impedidos”, “descapitados”, “excepcionais”, “minusválidos”, “*disable person*”, “*handicapped person*”, “*unusual person*”, “*special person*”, “inválido”, além de “deficiente”. Destas expressões, “excepcional” foi adotada na Emenda Constitucional de 1969, e empregada até 1978, trazendo uma ideia mais ligada à deficiência mental; e “deficiente”, utilizada de 1978 até antes da Constituição Federal de 1988 (CF/88), a qual é mais incisiva, pois se refere diretamente à deficiência do indivíduo (ARAÚJO, 1997, p.17).

Denota-se que houve uma evolução do entendimento das deficiências e mais especificamente do conceito. Atualmente, a nomenclatura “pessoa portadora de deficiência” é a utilizada no Brasil, sendo incorporada pela Constituição Federal de 1988, pois visa caracterizar que a deficiência está na pessoa, mas não é a pessoa (FEIJÓ, 2002, p.27).

Já a definição de “pessoa com mobilidade reduzida” está prevista na Lei nº 10.098/00 (art. 2º, IV), como “aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso” (BRASIL, 2000).

O direito de acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência e com mobilidade reduzida representa a implementação, a efetivação dos princípios e objetivos traçados pela própria Constituição.

Ramos (2002) verifica neste aspecto a grande relevância da indissociabilidade dos direitos fundamentais, porquanto a Constituição visa construir uma cidadania plena, acessível a todos os brasileiros.

4 O DIREITO DE ACESSIBILIDADE

Dentre os vários conceitos de acessibilidade, utiliza-se neste trabalho o adotado por Melo (2006) no sentido de que:

Acessibilidade é o compromisso de melhorar a qualidade de vida dos idosos e de pessoas com deficiência (perceptual, cognitiva, motora e múltipla), uma vez que essas pessoas, em geral, sofrem impacto direto da existência de barreiras nos vários ambientes, produtos e serviços que utilizam. Entretanto, acessibilidade ou possibilidade de alcance aos espaços físicos, à informação, aos instrumentos de trabalho e estudo, aos produtos e serviços diz respeito à qualidade de vida de todas as pessoas (MELO, 2006, p.17).

Para a Prefeitura Municipal de Curitiba, acessibilidade denota a qualidade de ser acessível, o que, por sua vez, é um adjetivo que indica aquilo a que se pode chegar facilmente, que fica ao alcance (CURITIBA, 2015a).

O direito constitucional de acessibilidade é, sobretudo, uma materialização do direito constitucional de igualdade e surge com a Emenda nº 12 à Constituição de 1967, promulgada em 17 de outubro de 1978, *in verbis*:

Artigo único - É assegurada aos deficientes a melhoria de sua condição social e econômica especialmente mediante:

I - educação especial e gratuita;

II - assistência, reabilitação e reinserção na vida econômica e social do País;

III - proibição de discriminação, inclusive quanto à admissão ao trabalho ou ao serviço e a salários;

IV - possibilidade de acesso a edifícios e logradouros públicos (grifo nosso) (BRASIL, 1978).

A acessibilidade vai além do direito de locomoção independente. Possibilitar que uma pessoa portadora de deficiência exerça plenamente sua cidadania implica fazer cumprir direitos postulados e amplamente reconhecidos, sendo que o espaço concreto dos municípios é de fato o cenário onde se desenvolve esta ação. Neste matiz a implantação de medidas voltadas para a acessibilidade no espaço urbano democratiza seu uso a todos, em seu sentido mais amplo.

Com isso, espera-se que os municípios brasileiros elaborem políticas públicas que contribuam para a promoção do ambiente coletivo que atendam às exigências da população, principalmente no atendimento ao grupo de pessoas representado por portadores de deficiência, idosos, dentre outras minorias.

Nesse contexto, conforme asseveram Bahia et al. (1998, p.12), “assimilar o que de fato é acessibilidade torna-se fundamental para o alcance de uma cidade mais humana, onde toda a população possa conquistar sua plena cidadania”.

5 O PLANO DE MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE INTEGRADO DE CURITIBA

O Plano de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado de Curitiba (PlanMob) foi elaborado em consonância com as diretrizes das políticas estabelecidas na Lei Municipal nº 11.266, de 16 de dezembro de 2004 - Adequação do Plano Diretor de Curitiba ao Estatuto da Cidade. Seu objetivo principal foi o de estabelecer políticas, diretrizes e planos de ação, para o *cenário de 2020*, com revisões periódicas, relativas à mobilidade urbana, visando à promoção da cidadania e inclusão social e ao aperfeiçoamento institucional, regulatório e da gestão, por meio de ações integradas de desenvolvimento urbano, de mobilidade e de proteção ao meio ambiente. Registre-se que o PlanMob de Curitiba teve sua proposta final aprovada pelo Conselho da Cidade de Curitiba (CONCITIBA), em 4 de dezembro de 2008 (IPUCC, 2008).

A elaboração do PlanMob de Curitiba tem um enfoque metropolitano e está organizada em quatro temas: i) acessibilidade; ii) circulação e sistema viário; iii) sistemas de transporte coletivo e comercial; e, iv) sistema de transporte de cargas.

Consoante à delimitação proposta para o desenvolvimento deste estudo, os objetivos constantes no PlanMob para a *acessibilidade* são:

Aperfeiçoar e ampliar a Acessibilidade no Município de Curitiba, entendida acessibilidade como a possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança, autonomia e rapidez, das edificações públicas e privadas, dos espaços, equipamentos e mobiliário urbanos, dos serviços de transporte e dos sistemas de informação públicos, pela população em geral, em especial por pessoas portadoras de deficiência física, idosos ou com mobilidade reduzida (IPPUC, 2008).

O PlanMob (2008) elenca as ações propostas para a **acessibilidade**, apresentadas no quadro 1:

QUADRO 1 - TEMAS E AÇÕES DO PLANMOB - 2008

TEMA	AÇÕES
1. Legislação Municipal	<ul style="list-style-type: none"> • Aperfeiçoar e ampliar a acessibilidade às edificações públicas e privadas, mediante a adequação da legislação municipal às exigências da legislação federal referentes à aprovação de projetos de construção, reforma e ampliação, e ao licenciamento de atividades comerciais e de prestação de serviços. • Aperfeiçoar e ampliar a acessibilidade nos passeios, mediante a adequação da legislação municipal que regulamenta a construção e reforma dos passeios, bem como as intervenções das concessionárias. • Aperfeiçoar os mecanismos e os procedimentos de aplicação da legislação federal e municipal na aprovação de projetos, na fiscalização e na informação à população.
2. Transporte Público	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliar e aperfeiçoar a acessibilidade ao transporte coletivo dotando a frota de infraestrutura física e operacional adequada para utilização por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. • Ampliar e aperfeiçoar a acessibilidade ao transporte coletivo dotando os terminais e pontos de parada de equipamentos e infraestrutura adequados para utilização por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. • Adequar o atendimento do SITES (Sistema Integrado de Transporte Escolar do Ensino Especial), visando atender à demanda existente e à estimada até 2020 para o transporte escolar de ensino especial. • Ampliar o atendimento do Serviço de Táxi Especial ou desenvolver sistema similar visando atender à demanda existente e a estimada até 2020.
3. Circulação e Sistema Viário	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliar a acessibilidade nos passeios melhorando a sua qualidade mediante a construção ou reforma do pavimento e a inclusão de itens de acessibilidade, tais como rampas de travessia e rotas acessíveis. • Compatibilizar a arborização urbana com a acessibilidade nos passeios. • Ampliar a segurança na travessia de vias para as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida implantando sinalização semafórica adequada às especificidades desse público-alvo. • Ampliar a autonomia, segurança e rapidez na circulação de pessoas com deficiência e idosos dotando as vias públicas de estacionamento exclusivo em locais priorizados e de acordo com a legislação pertinente. • Ampliar a autonomia, segurança e conforto das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida na circulação sobre os passeios mediante a realocação de mobiliário urbano com localização inadequada, o aperfeiçoamento da fiscalização e a adequação da legislação referente à implantação do mobiliário urbano.
4. Equipamentos Urbanos Municipais	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliar e aperfeiçoar a acessibilidade aos equipamentos administrativos, sociais e de uso coletivo, através da implantação de infraestrutura nas edificações que permitam o acesso e utilização por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, de acordo com a legislação federal e normas técnicas específicas.

FONTE: Os autores

6 AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE ACESSIBILIDADE NO MUNICÍPIO DE CURITIBA

No município de Curitiba, a Câmara Técnica de Acessibilidade (CTA), vinculada à Secretaria Especial dos Direitos da Pessoa com Deficiência (SEDPD), visa à conjunção de esforços do Poder Público para implantar e implementar as Políticas Públicas de inclusão da Pessoa com Deficiência, e tem como objetivos:

a) articular as ações relacionadas à política dos direitos da pessoa com deficiência na Prefeitura Municipal de Curitiba; b) estabelecer parcerias públicas e/ou privadas para a promoção, proteção e defesa dos direitos das pessoas com deficiência; e, c) desenvolver ações com instituições não governamentais, associações representativas, pessoas com deficiência, seus familiares e cuidadores, promovendo a gestão participativa na elaboração de políticas públicas de inclusão (CÂMARA TÉCNICA DE ACESSIBILIDADE, 2016).

Compõem a CTA representantes dos seguintes órgãos municipais: Secretaria Especial dos Direitos da Pessoa com Deficiência; Secretaria de Governo Municipal; Secretaria Municipal de Educação; Secretaria Municipal de Saúde; Secretaria Municipal de Obras Públicas; Secretaria Municipal do Meio Ambiente; Secretaria Municipal de Urbanismo; Secretaria Municipal de Abastecimento; Secretaria Municipal de Assuntos Metropolitanos; Secretaria Municipal de Trabalho e Emprego; Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Juventude; Secretaria de Trânsito; Secretaria de Planejamento; Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba; Instituto Municipal de Turismo, Urbanização de Curitiba; Fundação de Ação Social e Fundação Cultural de Curitiba (CÂMARA TÉCNICA DE ACESSIBILIDADE, 2016).

Conforme elencado nos objetivos específicos deste estudo, procurou-se analisar quais foram as Políticas Públicas de Acessibilidade, elaboradas no cumprimento dos objetivos e metas constantes no PlanMob (2008), por meio das regulações publicadas no Portal da Transparência da Prefeitura do Município de Curitiba, no período de 2008 a 2015, como demonstra o quadro 2:

QUADRO 2 - LEIS E DECRETOS MUNICIPAIS NO MUNICÍPIO DE CURITIBA RELATIVOS AO TEMA DA ACESSIBILIDADE

LEGISLAÇÃO	ASSUNTO	TEMA RELACIONADO AO QUADRO 1
Lei nº 13.220/2009	Dispõe sobre a instalação de equipamentos de telefonia apropriados ao uso por parte de pessoas portadoras de deficiência auditiva e deficiência da fala, nas edificações situadas no município de Curitiba, e dá outras providências.	4
Decreto nº 303/2010	Cria a Secretaria Especial dos Direitos da Pessoa com Deficiência.	1
Lei nº 13.804/2011	Autoriza o poder executivo a criar no seu quadro de funcionários o cargo de tradutor de linguagem gestual (língua brasileira de sinais – libras).	1
Lei nº 13.838/2011	Obriga as instituições bancárias e financeiras que mantêm caixas eletrônicos a adaptá-los de modo a permitir seu acesso e uso por portadores de deficiência físico-motora, e dá outras providências.	1 e 4
Decreto nº 1.813/2011	Regulamenta o Sistema Integrado de Transporte para o Ensino Especial - SITES.	2
Decreto nº 671/2011	Aprova o Regimento Interno da Câmara Técnica de Acessibilidade - CTA.	1
Lei nº 13.872/2011	Dispõe sobre o percentual da frota de veículos com câmbio automático nas locadoras de veículos instaladas no município de Curitiba.	2 e 3
Lei nº 14.166/ 2012	Altera os artigos 2º e 3º da Lei nº 7.982, de 06 de agosto de 1992, que dispõe sobre o Fundo Municipal de Apoio ao Deficiente (FAD).	1
Lei nº 14.198/2012	Dispõe sobre a obrigatoriedade da colocação de cadeiras de rodas em escolas privadas e públicas, localizadas dentro do município de Curitiba e dá outras providências.	3 e 4
Decreto nº 1.959/2012	Aprova o Regulamento dos Serviços de táxi.	3
Lei nº 14.351/ 2013	Dispõe sobre a obrigatoriedade dos hipermercados, supermercados e estabelecimentos comerciais congêneres do município de Curitiba de disponibilizarem funcionários capacitados para auxiliarem as pessoas com deficiência visual a efetuarem suas compras e dá outras providências.	4
Decreto nº 1.401/2014	Dispõe sobre o uso temporário do recuo frontal obrigatório no município de Curitiba.	4
Decreto nº 932/2014	Dispõe sobre implantação de mesas e cadeiras junto às bancas de jornal e revista.	1, 3 e 4
Decreto nº 543/2014	Dispõe sobre a Regulamentação dos Bens Imóveis do Patrimônio Cultural do Município de Curitiba e dá outras providências.	1, 3 e 4
Lei nº 14.545/2014	Cria o Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência – CMDPCD, altera dispositivos da Lei nº 7.982, de 6 de agosto de 1992, que criou o Fundo Municipal de Apoio ao Deficiente - FAD, revoga a Lei nº 8.126, de 18 de março de 1993, dispõe sobre a Política Municipal voltada aos interesses da Pessoa com Deficiência e dá outras providências.	1
Lei nº 14.527/2014	Dispõe sobre a vizinhança participativa.	1 e 4
Lei nº 14.412/2014	Dispõe sobre a Política Municipal de Educação para o Trânsito no âmbito do município de Curitiba.	2 e 3
Decreto nº 659/2015	Institui a Câmara de Inclusão de Pessoas com Deficiência no Mundo do Trabalho.	1
Decreto nº 871/2015	Dispõe sobre a implantação da Área Calma, no âmbito do município de Curitiba.	2 e 3
Lei nº 14.644/2015	Institui o Estatuto de Segurança Bancária no município de Curitiba.	4
Lei nº 14.712/2015	Dispõe sobre a implantação do Sistema Universidade Aberta do Brasil - UAB no âmbito do Município de Curitiba, voltado à oferta de cursos e programas na modalidade à distância, mediante a criação e manutenção de polo de apoio presencial, nos termos e condições que especifica.	1 e 4

FONTE: Curitiba (2015b)

NOTA: Elaboração dos autores.

7 RESULTADOS

Por meio do acesso ao Portal de Transparência de Curitiba, buscou-se analisar quais as legislações municipais (leis e decretos) foram formuladas a partir da elaboração do PlanMob (2008) e se mostraram capazes de compor o instrumento técnico em questão, especificamente na área da acessibilidade.

Da análise, identificou-se que o município de Curitiba possui um documento importante, porém seu conteúdo apresenta-se de forma embrionária, pois ainda que o PlanMob conceba ações a serem realizadas no planejamento, estas ações não são claramente delimitadas, como, por exemplo, as metas e os prazos para a execução.

Como se observou no quadro 1, o PlanMob contempla ações propostas direcionadas para a área da acessibilidade, definidas em quatro temas, a saber: 1 - Legislação Municipal (3 ações); 2 - Transporte Público (4 ações); 3 - Circulação e Sistema Viário (5 ações); e 4 - Equipamentos Urbanos e Municipais (1 ação).

No quadro 2, verifica-se que nos anos de 2008 a 2015 foram elaboradas 12 leis municipais e 9 decretos do Poder Executivo, computando-se o total de 21 normas que contemplam políticas públicas relacionadas à área da acessibilidade, sendo que 43% apresentam mais de uma ação relacionada aos temas constantes no quadro 1 e 57% relacionam-se a apenas um tema.

Depreende-se, ainda, do quadro 2, que 34% das normas referem-se ao tema 1 (Legislação Municipal); 13% ao tema 2 (Transporte Público); 22% ao tema 3 (Circulação e Sistema Viário), e 31% ao tema 4 (Equipamentos Urbanos e Municipais).

As *potencialidades* da legislação municipal, do transporte coletivo, da circulação e sistema viário e dos equipamentos urbanos municipais indicam que na instância municipal foram implementadas várias ações em favor da *acessibilidade*, tendo como pontos chaves: elaboração de legislação contemplando as necessidades de transformações da cidade para a mobilidade acessível; exigência da reposição da frota do transporte coletivo com veículos adaptados; construção e reconstrução de passeios, utilizando o conceito da faixa livre de circulação, com implantação de rampas de travessia e com novas diretrizes de plantio de árvores; incorporação dos conceitos e normas preconizados na legislação federal na elaboração de novos projetos urbanísticos e arquitetônicos, e, inclusão gradual nos trabalhos de modernização da rede física de atendimento aos munícipes.

As *deficiências* elencadas neste diagnóstico revelam que, apesar das ações promovidas em favor da acessibilidade no âmbito de competências da municipalidade, ainda restam adequações a serem efetivadas na legislação urbanística vigente e, principalmente, no processo de fiscalização do seu cumprimento. No entanto, é importante salientar que o PlanMob estabelece políticas, diretrizes e planos de ação para o cenário de 2020.

Ressalta-se que formular políticas públicas não é por si só suficiente para a produção de uma cidade acessível. O contexto legislativo deve se alinhar a medidas práticas, voltadas para a concepção de projetos, implantação das intervenções

urbanísticas e execução de obras arquitetônicas de construção e reformas, com a ação de concessionárias de serviços públicos, de construtoras, engenheiros e técnicos, por meio dos órgãos da Administração Pública Municipal, medidas estas centradas sobretudo na utilização de quem mais necessita desta condição, ou seja, as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As ações por parte do Poder Executivo e Legislativo municipal são elementos essenciais para a condução dos processos de gestão, desde a adoção de objetivos e metas para o planejamento, e devem ser conduzidas com o envolvimento de áreas multidisciplinares vinculadas ao setor de políticas públicas, sociais e econômicas, procurando alcançar as metas de aprimoramento das políticas públicas e da própria sociedade. Neste viés, o Plano Diretor e os Planos Setoriais devem contribuir para a introdução e adoção do processo de planejamento na gestão pública municipal, a fim de conduzir a um resultado favorável da identificação das reais demandas a serem transformadas em projetos. Esses planos e projetos devem ser traduzidos em um Plano de Ação resultante dos estudos e levantamentos feitos durante a execução do Plano Diretor, de forma estratégica e que fomenta o desenvolvimento local. Não obstante, a avaliação das políticas públicas e dos planos setoriais precisa proporcionar ao governo municipal a possibilidade de conduzir ações específicas ou, ainda, reformulá-las para a melhoria da gestão.

Conforme proposto neste estudo, foi possível verificar ações fomentadas por políticas públicas municipais direcionadas ao tema da acessibilidade, propostas no PlanMob (2008). No entanto, como observa Ferreira (1983), o ato de planejar compõe-se de três pontos: o primeiro é a preparação do plano; o segundo é o acompanhamento da ação; e o terceiro é a revisão crítica dos resultados obtidos.

Desse modo, sugere-se como objetivo de pesquisas futuras, aderente ao descrito na introdução deste estudo, avaliar a execução dos planos de ações do Poder Executivo municipal no tocante ao tema da acessibilidade, pois a legislação pode apresentar apenas princípios, diretrizes ou políticas gerais, o que a torna frágil, dado que não estabelece prazos de execução e formas de avaliação, não conseguindo resolver os problemas que a cidade apresenta.

A continuidade do processo do planejamento municipal a partir do Plano Diretor e seus planos setoriais é fundamental para aprimorar a gestão territorial do município, não somente como imposição legal, mas voltando-se aos interesses da população para alcançar os resultados de melhores condições de vida aos cidadãos promovendo a inclusão social nos aspectos urbanos, físico-territoriais, ambientais, sociais e políticos da cidade.

REFERÊNCIAS

- ARAÚJO, L. A. D. **A proteção constitucional das pessoas portadoras de deficiência**. 2.ed. Brasília: CORDE, 1997.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Mobilidade e cidadania**. ANTP: São Paulo, 2003.
- BAHIA, S. R. et al. **Município e acessibilidade**. Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 1998.
- BRASIL. Emenda Constitucional nº 12, de 17 de outubro de 1978. Assegura aos deficientes a melhoria de sua condição social e econômica. **Diário Oficial da União**, Brasília, 17 out. 1978. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Emendas/Emc_anterior1988/emc12-78.htm>. Acesso em: 24 abr. 2016.
- BRASIL. Lei n. 10.048, de 08 de novembro 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. **Diário Oficial da União**, Brasília, 08 nov. 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L10048.htm>. Acesso em: 22 abr. 2016.
- BRASIL. Política nacional de mobilidade urbana sustentável. **Caderno do Ministério das Cidades**, n.6. Ministério das Cidades, Brasília, 2004.
- CÂMARA TÉCNICA DE ACESSIBILIDADE. 2016. **Câmara Técnica de Acessibilidade**. Disponível em: <<http://www.pessoacomdeficiencia.curitiba.pr.gov.br/conteudo/camara-tecnica-de-acessibilidade/99>>. Acesso em: 24 abr. 2016.
- CURITIBA. Câmara Municipal. Lei Municipal nº 11.266, de 16 de dezembro de 2004. Dispõe sobre a adequação do plano diretor de Curitiba ao estatuto da cidade - Lei Federal nº 10.257/01, para orientação e controle do desenvolvimento integrado do Município. **Diário Oficial do Município de Curitiba**, Curitiba, 16 dez. 2004. Disponível em: <https://www.cmc.pr.gov.br/pd_plano_diretor.php>. Acesso em: 15 abr. 2016.
- CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Portal da Prefeitura de Curitiba: o que é acessibilidade?** Disponível em: <<http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/acessibilidade/1>>. Acesso em: 20 set. 2015a.
- CURITIBA. Prefeitura Municipal. **Portal da transparência**. 2015b. Disponível em: <<http://legisladoexterno.curitiba.pr.gov.br/AtosConsultaExterna.aspx>>. Acesso em: 20 set. 2015.
- CYMBALISTA, R. A trajetória recente do planejamento territorial urbano no Brasil: apostas e pontos a observar. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.111, p.29-45, jul./dez. 2006.
- FEIJÓ, A. R. A. **Direitos humanos e proteção jurídica da pessoa portadora de deficiência: normas constitucionais de acesso e efetivação da cidadania à luz da Constituição Federal de 1988**. Brasília: Secretaria Especial de Direitos Humanos, 2002.
- FERREIRA, F. W. **Planejamento sim e não: um modo de agir num mundo em permanente mudança**. 4.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

FIGUEIREDO, G. J. P. de. A pessoa portadora de deficiência e o princípio da igualdade de oportunidades no direito do trabalho. In: INSTITUTO BRASILEIRO DE ADVOCACIA PÚBLICA. **Direitos da pessoa portadora de deficiência**, São Paulo: Max Limonad, 1997. p.45-76.

GONÇALVES, N. L. As condições de sanidade nas relações entre o funcionário e o Estado. **Revista da Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo**, São Paulo, v.57, p.219-229, 1962.

INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE CURITIBA (IPUCC).

Plano municipal de mobilidade urbana e transporte integrado. 2008. Disponível em: <<http://www.ippuc.org.br/mostrarpagina.php?pagina=35&>>. Acesso em: 15 abr. 2016.

MAGAGNIN, R. C.; SILVA, A. N. R. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. **Transportes**, v.16, n.1, p.25-35, jun. 2008. Disponível em: <<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/viewFile/13/10>>. Acesso em: 20 set. 2015.

MARICATO, E. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, O. B. F.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 3.ed. Petrópolis: Vozes. 2000.

MELO, A. M. Acessibilidade e design universal. In: PUPO, D. T.; MELO, A. M.; FERRÉS, S. P. (Org.). **Acessibilidade: discurso e prática no cotidiano das bibliotecas**. Campinas, SP: UNICAMP, 2006. Disponível em: <<http://www.fcee.sc.gov.br/index.php/downloads/biblioteca-virtual/acessibilidade/486-livro-acessibilidade-bibliotecas/file>>. Acesso em: 20 set. 2015.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Declaração dos direitos das pessoas deficientes**. 1975. Disponível em: <http://direitoshumanos.gddc.pt/3_7/III/PAG3_7_3.htm>. Acesso em: 17 set. 2015.

RAMOS, P. R. B. **Portador de deficiência: direito de acesso aos espaços culturais e artísticos**. São Luís: Projeto Mãos à Obra Sesc, 2002.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. 2.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

VARGAS, H. C. Mobilidade urbana nas grandes cidades. **URBS**, São Paulo, n.47, ano 12, p.7-11, jul./set. 2008.

VILLAÇA, F. Dilemas do plano diretor: crise do planejamento urbano. **Revista Perspectiva**, v.9, n.2, abr./jun.1995.