



**Escola Nacional de
Administração Pública**

ACESSIBILIDADE INCLUSIVA NO SETOR CENTRAL DO GAMA – DF.

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado como parte dos requisitos
para obtenção do grau de Especialista
em Desenvolvimento Local e Objetivos
de Desenvolvimento Sustentável.

Autora: Andréa Cristina Silva Oliveira
Orientadora: Prof^a. Dr^a: Tatiana Sandim

Brasília

Setembro, 2019.

Resumo

O presente projeto apresenta uma proposta de intervenção para tornar o Setor Central do Gama um local livre de obstáculos e de barreiras arquitetônicas, urbanísticas e ambientais que dificultam a acessibilidade de pessoas com diferentes condições físicas a circular de forma segura na região. O propósito é garantir acessibilidade inclusiva, a promoção de ações afirmativas com adoção de projetos urbanos que privilegiem a acessibilidade para todas as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida e também para idosos, mulheres e crianças cumprindo o princípio da igualdade, previsto no artigo 5º da Constituição Federal, bem como instituição de políticas públicas destinadas a atender esses grupos de pessoas tornando os deslocamentos urbanos e o sistema de mobilidade mais eficiente, seguro, agradável e confiável no intuito de proporcionar independência e qualidade de vida a todos. Por fim, este projeto ambiciona criar um cenário de colaboração entre as instituições públicas e a sociedade civil, no intuito de encontrar soluções sustentáveis alinhadas ao princípio da Agenda 2030 “não deixar ninguém pra trás”, ou seja, um projeto de cooperação sob perspectivas pluralistas, inclusivas e sustentáveis.

Palavras-chave: Acessibilidade para todos; Barreiras Arquitetônicas; Inclusão Social; Políticas afirmativas; Adaptação de ambientes.

Sumário

1. Introdução.....	6
2. Problema:	9
2.1. Contexto/justificativa do problema	9
3. Justificativa	13
3.1. Localização do Plano de Intervenção.....	14
3.2. Público beneficiado.....	16
3.3. Instituição/unidade funcional gestora e idealizadora	16
3.4. Área do Projeto.....	16
4. Objetivos geral.....	17
4.1. Objetivos específicos:	17
5. Metodologia de coleta de dados	18
6. Marco Técnico e Teórico	21
6.1. Agenda 2030.....	22
7. Cronograma.....	25
8. Recursos necessários.....	26
9. Resultados esperados	27
Referências Bibliográficas	31
Anexo I	33
Apêndice Fotos.....	34

1. Introdução

O processo de escolha do tema do Projeto de Intervenção iniciou, curiosamente, determinado a abordar a questão da qualidade dos programas de tapa buracos de asfalto, que ocorrem anualmente, geralmente, no período chuvoso e, aparentemente, sem inovações técnicas.

Assim, as operações tapa buracos prejudicam temporariamente o trânsito, causam transtornos aos transeuntes e esses buracos são o assunto mais recorrente de reclamações dos usuários, conforme dados disponibilizados pela ouvidoria da Administração Regional¹ (Anexo 1). Nesta linha de pensamento, as soluções seriam teoricamente: melhorar a qualidade da pavimentação, da manutenção, da fiscalização, entre outros.

Ocorre que a evolução do tema em estudo revelou outras questões relacionadas à mobilidade urbana, em especial, às barreiras arquitetônicas, urbanísticas e ambientais que dificultam que pessoas de diferentes condições físicas circulem de forma segura.

Nesta esteira, o presente projeto foi desenvolvido para atender duas perspectivas:

1. Aos critérios de avaliação do Curso de Pós-graduação *Latu Sensu*: Especialização em Desenvolvimento Local e Objetivos Desenvolvimento Sustentável, ofertado pela ENAP – Escola Nacional de Administração Pública com o objetivo de qualificar servidores municipais para ampliação das capacidades dos municípios brasileiros para promover estratégias de desenvolvimento local a partir do aperfeiçoamento da gestão pública e do aprimoramento da elaboração de políticas públicas, que dialoguem com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável estabelecidos no âmbito da Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas e dos países signatários.

¹Região Administrativa: é a referência de divisão do Distrito Federal. A Constituição Federal de 1988, artigo 32, proíbe expressamente que o Distrito Federal seja dividido em municípios, sendo considerado uno, não possui prefeitos ou vereadores. A divisão do Distrito Federal em regiões administrativas é estabelecida por meio da Lei nº 4.545/64, que também instituiu as Administrações Regionais. À época, eram 8 regiões administrativas. Leis posteriores alteraram o nome e criaram novas regiões administrativas, atualmente em número de 32. Anteriormente, as regiões administrativas eram denominadas apenas de "cidades-satélites" Assim, Região Administrativa é um território geográfico delimitado, e a Administração Regional é um órgão gestor que tem um Administrador nomeado pelo Governador para representá-lo junto a comunidade e ouvir suas demandas. .

2. Para implementar este Projeto de Intervenção no intuito de promover a remoção de barreiras arquitetônicas e ambientais garantindo acessibilidade inclusiva as pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida, de, idosos, mulheres e crianças, bem como qualquer pessoas que por algum motivo ou circunstância necessitem de espaços seguros e livres de impedimentos físicos no setor Central do Gama - DF.

A escolha dessa região deu-se em razão da presença de instituições bancárias, comerciais e prestadores de serviços no Setor Central que motivam as pessoas a retornarem ao local periodicamente. Assim, percebe-se que o local deveria oferecer trajetos seguros e adequados para quem precisa chegar a esses destinos. No entanto, com as condições atuais das calçadas e passeios não é possível caminhar ou seguir de cadeiras de rodas de forma segura, desde a parada de ônibus ou do estacionamento mais próximo até a agência bancária ou a loja da preferência do usuário no Setor Central do Gama.

Ademais, a autora é servidora pública, trabalha na Administração Regional, é usuária dos serviços e do comércio local e sensível ao tema “Acessibilidade Inclusiva”.

Nessa região, os obstáculos físicos predominantes são: calçadas irregulares com piso inadequados, inexistência ou interrupção da sinalização tátil de piso, carência de rampas ou inclinação imprópria, ciclovias interrompidas, a ausência de recuos nas paradas de ônibus, entre outros, que colaboram para prejudicar a acessibilidade inclusiva no Setor Central do Gama – DF.

Nota-se a necessidade de promoção de ações afirmativas com adoção de projetos urbanos que privilegiem a acessibilidade para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida cumprindo o princípio da isonomia, ou da igualdade material, previsto no artigo 5º, *caput*, da Constituição Federal de 1988. O princípio em tela estabelece que os iguais devem ser tratados de forma igual e os desiguais de forma desigual, na medida em que se desigualem quando verificada a existência de uma finalidade razoavelmente proporcional ao fim visado.

Compreende-se que, neste contexto, ações afirmativas não são tratamentos preferenciais mas, medidas profiláticas diante das desvantagens vivenciadas por pessoas idosas e/ou com condições sensoriais e motoras reduzidas. (TORRES, ÁLVARO, p. 76, 2012).

Segundo Frawley (2013), a “Acessibilidade Inclusiva”, deve ser considerada como tema central e relevante no planejamento e na instituição de políticas públicas para alcançar pessoas com deficiência e com dificuldade de locomoção. E estas ações devem ser capazes de tornar o sistema de mobilidade urbana mais eficiente, seguro e confiável, no intuito de proporcionar independência e qualidade de vida a todos.

A Lei 12586/2012 instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecendo parâmetros e instrumentos para a execução da política de mobilidade urbana, de modo a promover o acesso universal à cidade e ao desenvolvimento urbano sustentável. (REVISTA TÉCNICA CNM, pág. 139, 2016).

A proposta é implementar ações que promovam a acessibilidade inclusiva adaptada a diferentes necessidades sociais e ambientais direcionadas a melhorar as condições das calçadas, passeios, rampas, sinalizações vislumbrando melhorias para a circulação das pessoas (pedestres, cadeirantes) com ou sem mobilidade reduzida no Setor Central do Gama DF. Para tanto, será necessário articular um cenário de colaboração entre as instituições públicas e a sociedade civil no intuito de encontrar soluções sustentáveis alinhadas a Agenda 2030, ou seja, um projeto de cooperação sob perspectivas pluralistas, inclusivas e sustentáveis.

2. Problema:

2.1. Contexto/justificativa do problema

A Carta Mundial pelo Direito à Cidade é um documento produzido fundamentado no Fórum Social Mundial Policêntrico que aconteceu em três continentes: América Latina, África e Ásia em 2006. A Carta destaca em seu artigo 13: O Direito ao Transporte Público e a Mobilidade Urbana:

1. As cidades garantem o direito a mobilidade e circulação na cidade através de um sistema de transporte público acessíveis a todas as pessoas segundo um plano de deslocamento urbano e interurbano, e com base nos meios de transportes adequados às diferentes necessidades sociais (de gênero, idade, incapacidade) e ambientais, com preços adequados a renda dos cidadãos(ãs). Será estimulado o uso de veículos não contaminantes e reservando áreas aos pedestres de maneira permanente a certos momentos do dia.

2. As cidades promoverão a remoção de barreiras arquitetônicas para a implantação dos equipamentos necessários ao sistema de mobilidade e circulação e a adaptação de todas as edificações públicas ou de uso público, dos locais de trabalho, para garantir a acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais. (FÓRUM SOCIAL MUNDIAL POLICÊNTRICO, 2006, pág. 02).

De acordo com a NBR 9050/2015, o termo “acessibilidade” é definido como a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos. E conceitua que, para ser “acessível”, o espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento tem que permitir o alcance, acionamento, uso e vivência por qualquer pessoa, inclusive por aquelas com mobilidade reduzida.

A norma técnica define como “barreiras arquitetônica, urbanística ou ambiental: qualquer elemento natural, instalado ou edificado que impeça a aproximação, transferência ou circulação no espaço, mobiliário ou equipamento urbano. (NBR 9050/2015)

O ambiente sócio-físico é o principal gerador das dificuldades que se impõem à livre circulação de indivíduos ou grupos. Tais empecilhos podem ser: físicos, comunicacionais, sociais e ou atitudinais.

Neste contexto, para reforçar a necessidade deste projeto de Intervenção para o Setor Central, buscamos informações relacionadas às demandas de infraestrutura da cidade junto à Ouvidoria da Administração Regional, pois este Setor é o canal de comunicação entre o cidadão e governo. Por conseguinte, os usuários registram suas solicitações, reclamações ou sugestões de serviços pessoalmente, por via telefônica ou pelo sitio eletrônico nesta unidade.

Assim, percebemos que o consolidado dessas informações aponta que o principal problema são os buracos no asfalto, mas que o segundo maior problema esta relacionado ao estado de conservação das calçadas e passeios.

Dessa forma, este projeto é uma oportunidade para cuidar dos problemas relacionados à má conservação dos passeios e calçadas (rachaduras, desníveis, dimensionamento inadequado, pisos irregulares), bem como das ausências de sinalização, de piso tátil, das rampas inadequadas, bocas de lobo abertas ou entupidas, e outros.

Ademais, entendemos que a gestão pública deve assegurar políticas públicas e ações para a coletividade, ter uma visão ampliada da situação e desenvolver estratégias para alcançar soluções efetivas, em síntese, a Administração diante de um problema relevante como este precisa tomar decisões que atenda a maioria das pessoas, assim as adequações sugeridas neste projeto devem ser realizadas de forma a reconstruir e revitalizar as calçadas, sinalizações, rampas que existem, bem como construir e inserir equipamentos e sinalizações como: piso tátil, rampas, calçadas amplas, semáforos sonoros com a proposta de promover a acessibilidade inclusiva no Setor Central garantindo a circulação das pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida, idosos, mulheres e crianças, bem como qualquer pessoa que, por algum motivo ou circunstância, necessitem de espaços públicos seguros e livres impedimentos físicos.

Ademais, a Companhia de Planejamento do Distrito Federal² – CODEPLAN publicou um estudo com o Perfil das Pessoas com Deficiência no Distrito Federal, o

²CODEPLAN – Companhia de Planejamento do Distrito Federal empresa estatal do Distrito Federal, criação Lei Federal nº 4545/1964. Inicialmente dedicada à produção e tratamento de informação de natureza socioeconômica, em 1979 agregou às suas funções atividades na área de processamento de dados para o Governo do Distrito Federal, com a inauguração de seu Centro de Processamento de Dados. A partir de 2011 até os dias atuais, a Companhia reafirmou sua posição de órgão de planejamento, pesquisas e estudos socioeconômicos, contribuindo para o planejamento integrado do Distrito Federal e sua região de influência, constituída por municípios que compõem a RIDE - Região Integrada de desenvolvimento do distrito Federal e a AMB - Área Metropolitana de Brasília.

qual apontou o Gama como a região administrativa com maior percentual de pessoas com deficiência com 27,20% da população. Dentre as deficiências referenciadas, a que aparece em maior proporção no Distrito Federal é a visual (63,71%), seguida da deficiência motora (18,02%), auditiva (14,41%) e mental/intelectual (3,85%). A pesquisa demonstra ainda que 63,90% da população de 65 anos ou mais apresentam alguma deficiência. (CODEPLAN, 2013).

A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, adotada pela ONU, e ratificada pelo Brasil em 2008, tem equivalência de emenda constitucional e avança na consolidação dos direitos humanos quando altera o modelo médico para o modelo social, o qual esclarece que o fator limitador é o meio em que a pessoa está inserida e não a deficiência em si.

Tal abordagem deixa claro que as deficiências não indicam, necessariamente, a presença de uma doença ou que o indivíduo deva ser considerado doente. Mas que a falta de acesso a bens e serviços deve ser solucionada de forma coletiva e com políticas públicas estruturantes para a equiparação de oportunidades. (CONVENÇÃO DOS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA, 2010)

Este Projeto de Intervenção pretende construir soluções para: o desafio da acessibilidade no Setor Central da cidade do Gama, engrandecendo o princípio de “não deixar ninguém para trás” presente na Agenda 2030, pois todas as pessoas poderão exercer plenamente seu direito à cidade e, assim, chegar aos lugares necessários para a vida urbana, como trabalho, escola, bancos, parques, comércios, hospitais etc.

Imagem 01 – Calçadas, passeios, rampas Setor Central- Gama



Fonte: Arquivo de fotos autora

3. Justificativa

A construção de uma sociedade inclusiva implica no fortalecimento do Estado em suas funções de proteção social e na implementação de políticas públicas que promovam o acesso dos cidadãos aos bens e serviços produzidos pela sociedade. Uma sociedade que a todos inclui deve reconhecer as diversidades e especificidades próprias dos cidadãos para que tais diferenças não se constituam em desigualdades. (FÓRUM DE INCLUSÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO DISTRITO FEDERAL, 2019)

A promoção da inclusão social requer o reconhecimento da diversidade de raça, gênero, idade e deficiência presentes na sociedade e que, historicamente estão associadas às situações de desigualdade social. Cabe às políticas públicas promover atenções próprias que considerem a diversidade de interesses e necessidades para promover igualdade de oportunidades. (FÓRUM DE INCLUSÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO DISTRITO FEDERAL, 2019).

O estudo da CODEPLAN supramencionado, relacionado ao Perfil das Pessoas com Deficiência no Distrito Federal, descreve a população com deficiência no Distrito Federal e, assim, possibilita o direcionamento e aperfeiçoamento das políticas públicas para essa população, fortalecendo a defesa, e garantia de seus direitos.

Neste contexto, buscamos informações relacionadas às demandas de infraestrutura da cidade junto à ouvidoria local (Anexo 01). Percebemos que as análises dos dados demonstram que as maiores incidências de reclamações são referentes às pavimentações asfáltica, das calçadas (interrompidas, com desníveis e obstáculos), aos bueiros abertos ou obstruídos, aos meios fios inadequados, aos abrigos de ônibus sem recuos e sem adaptações para cadeirantes, entre outros. Esses problemas contribuem para tornar as ruas e avenidas da cidade intransitáveis e carentes de acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, idosos e deficientes.

O presente Projeto de intervenção: Acessibilidade Inclusiva no Setor Central do Gama justifica-se pelos aspectos descritos acima, em especial ao estudo da CODEPLAN: perfil da população do Gama, as necessidades de atendimento das

legislações que tratam de acessibilidade inclusiva, as barreiras arquitetônicas e ambientais, a precariedade das calçadas, rampas e a dificuldade de acessibilidade com segurança e conforto no Setor Central do Gama.

No caso das pessoas com deficiência, a inclusão se apresenta, ao lado do princípio da igualdade e outros que decorrem da dignidade da pessoa humana, como peça de fundamental importância no procedimento de análise de políticas públicas voltadas ao grupo, não obstante também tome a frente como questão complexa, que envolve desde a capacitação da pessoa com deficiência até a satisfação de seus direitos sociais, possíveis de se citar como exemplo o acesso a atividades cotidianas e serviços educacionais, de saúde, de trabalho, de cultura e lazer. (SPINIELI, 2018, p. 01).

3.1. Localização do Plano de Intervenção

Imagem 02 – Setor Central Gama RAI



Fonte: www.redecol.com.br - DEURA – Diretoria de Estudos Urbanos e Ambientais – CODEPLAN

Na Região Administrativa do Gama – DF no Setor Central é o local que concentra o comércio e os bancos da cidade, especialmente nos logradouros públicos (praças, rodoviária, passeios, calçadas, estacionamentos e paradas de ônibus) que necessitam de adaptação, manutenção ou construção que favoreçam a acessibilidade e a inclusão social.

A cidade nasceu junto com a Capital Federal. Em 1959, o Censo Experimental de Brasília contabilizou cerca de mil pessoas morando na área pertencente ao Gama. Em 1989, com os novos limites das cidades do Distrito Federal, o Gama se tornou a Região Administrativa II por meio da Lei n.º 49/89 e do Decreto n.º

11.921/89, que fixa os novos limites das Regiões Administrativas do Distrito Federal (PDAD, pág. 9, 2018).

O projeto urbanístico do Gama foi elaborado pelo engenheiro Paulo Hungria e pelo arquiteto Gladson da Rocha. Inicialmente, o projeto foi concebido para participar do concurso de projetos para construção de Brasília. Uma de suas principais características é o traçado hexagonal, assemelhado a uma colmeia, dividido em cinco setores residenciais iniciais: Norte, Sul, Leste, Oeste e o Setor Central. Posteriormente, acrescentados o Setor de Indústria, o Setor de Áreas de Regularização de Múltiplas Atividades e as expansões dos setores Leste e Oeste. (PDAD, pág. 9, 2018).

De acordo com a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio – PDAD divulgada pela Companhia de Planejamento do DF (CODEPLAN) em 2018, a população estimada da cidade é de aproximadamente 132.466 pessoas.

No quesito ocupação, a região se destaca na quantidade de pessoas que disseram morar e trabalhar na própria cidade, no total foram 46,42% da população economicamente ativa. A renda domiciliar média mensal chega a R\$ 4.061,60 e a per capita é de R\$ 1.396,93. Cada domicílio urbano abriga em média de 3,26 pessoas. (PDAD, 2015).

A cidade do Gama exerce a função de pólo econômico e de influência de municípios e localidades da periferia metropolitana de Brasília, como Novo Gama, Valparaíso, Cidade Ocidental, Luziânia, Santo Antônio do Descoberto, Céu Azul, Engenho das Lages e Pedregal. (PDAD, pág. 10, 2018).

Imagem 03 – Área de influência.

Situa-se a **30 Km** do Plano Piloto

Localiza-se na porção **sudoeste** do DF

Limites:

- - **Norte:** RA XV – Recanto das Emas;
- - **Sul:** Estado de Goiás (município de Novo Gama);
- - **Leste:** RA XXI – Riacho Fundo II, RA XXIV – Park Way e RA XIII – Santa Maria;
- - **Oeste:** Estado de Goiás (município de Santo Antônio do Descoberto);



Fonte: Elaboração DEURA/CODEPLAN base de dados da SEGETH 2015

3.2. Público beneficiado

Este projeto tem como público-alvo as pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida, idosos, mulheres e crianças bem como qualquer pessoa que por algum motivo ou circunstância necessitem de espaços sem barreiras arquitetônicas e que utilizem os espaços, serviços ou comércio disponíveis no Setor Central do Gama.

3.3. Instituição/unidade funcional gestora e idealizadora

Administração Regional do Gama - Assessoria de Planejamento da Administração Regional do Gama.

3.4. Área do Projeto

Imagem 04 – Área do projeto



Fonte: Elaboração DIDOT – RAI base de dados www.geoportal.seduh.df.gov.br

4. Objetivos geral

Implementar um projeto de intervenção que promova a remoção de barreiras arquitetônicas e ambientais e garanta acessibilidade inclusiva as pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida, idosos, mulheres e crianças, bem como qualquer pessoa que, por algum motivo ou circunstância, necessitem de espaços públicos seguros e livres impedimentos físicos.

4.1. Objetivos específicos:

4.1.1. Promover um Concurso Público por meio de Edital para Projeto de Arquitetura, urbanismo e paisagismo & idéias inovadoras de adaptação, solução, adequação de acessibilidade, mobilidade de pedestres e revitalização dos espaços de convivência, valorização da integração social e da sustentabilidade ambiental para o Setor Central do Gama destinado a profissionais e estudantes de arquitetura;

4.1.2. Providenciar os recursos para execução do projeto por meio de dotação orçamentária provenientes da Lei Orçamentária Anual - LOA de acordo com a programação financeira do órgão ou de Emenda Parlamentar destinada para este fim;

4.1.3. Conduzir, acompanhar e fiscalizar o planejamento e execução das etapas de implementação do projeto vencedor, sem prejudicar o comércio, serviços e o fluxo de pessoas (esse item deve estar contemplado no projeto executivo);

4.1.4. Criar um sistema de monitoramento do projeto implementado, focado na manutenção preventiva.

5. Metodologia de coleta de dados

Para elaboração deste projeto de intervenção recorreu-se aos conceitos envolvidos com o tema, sendo o levantamento de dados feito mediante pesquisa documental e bibliográfica em livros, buscas na internet, leitura especializada disponível, entrevistas pontuais, observações *in loco* participação de reuniões, seminários e estudos nos quais foram observados dados referentes à acessibilidade inclusiva.

Segundo Marconi e Lakatos (2003, p. 158) a pesquisa bibliográfica

É um apanhado geral sobre os principais trabalhos já realizados, revestidos de importância, por serem capazes de fornecer dados atuais e relevantes relacionados com o tema. O estudo da literatura pertinente pode ajudar a planificação do trabalho, evitar publicações e certos erros, e representa uma fonte indispensável de informações, podendo até orientar as indagações.

A pesquisa documental é definida por Marconi e Lakatos (2003, p. 174) como:

Todos os documentos que podem servir como fonte de informação para a pesquisa científica e que ainda não foram elaborados, ou seja, constituindo o que se denomina de fontes primárias. Estas podem ser feitas no momento em que o fato ou fenômeno ocorre, ou depois.

Assim, iniciamos a análise da literatura, das publicações e dos dados da ouvidoria do órgão para construir as justificativas do projeto de intervenção. Buscamos sobre acessibilidade inclusiva, objetivando atender a todos, especialmente as pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida, idosos, mulheres e crianças, bem como qualquer pessoa que necessitem de espaços sem barreiras arquitetônicas, visando a mobilidade urbana sustentável, planejada, segura e para todos.

Este projeto de intervenção se classifica como uma pesquisa exploratória definida por Gil (2002, p. 41) como “pesquisa capaz de proporcionar maior familiaridade com o problema, com vistas a torná-lo mais explícito ou a constituir hipóteses”.

Pode-se dizer que este tipo de pesquisa tem como objetivo principal o aprimoramento de ideias ou a descoberta de intuições. Seu planejamento é,

portanto, bastante flexível, de modo que possibilite a consideração dos mais variados aspectos relativos ao fato estudado. (GIL, 2002, p.41).

Na maioria dos casos, essas pesquisas envolvem: (a) levantamento bibliográfico; (b) entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado; e (c) análise de exemplos que "estimulem a compreensão" (SELLTIZ et al., 1967, p. 63 apud GIL, 2002, p.41).

Dessa forma, percebemos que os exemplos supra mencionados são semelhantes a fase prática de construção deste projeto que iniciou com conversas sobre o tema com pessoas direta ou indireta interessadas (colegas de trabalho, amigos, em especial servidores e amigos cadeirantes e com mobilidade reduzida, idosos), conversas informais em fila de banco e ou no comércio local, no intuito de conhecer as perspectivas dos usuários dos serviços locais sobre Acessibilidade Inclusiva.

A essas conversas informais acrescentamos os dados da ouvidoria da Administração Regional do Gama, a vivência da autora e da história de vida de pessoas afetadas ao tema.

Assim, entendemos que, para alcançar o objetivo principal deste projeto de intervenção, é necessário remover as barreiras arquitetônicas e ambientais para garantir acessibilidade inclusiva no Setor Central do Gama, mediante a realização dos objetivos específicos mencionados no item 4, ressaltamos que:

- a) A realização da licitação na modalidade Concurso Público de Projeto de Arquitetura, Urbanismo e Paisagismo & Idéias Inovadoras é importante para gerar oportunidades aos profissionais, recém formados e alunos da área. Igualmente relevante é a elaboração do Edital com regras e critérios bem definidos para participação e publicidade do certame com abordagem voltada a sensibilização que poderá despertar o sentimento de pertencimento e colaboração na história da cidade, determinante na preservação dos bens públicos;
- b) A criação de um sistema de monitoramento focado na manutenção preventiva; pretende elaborar por meios próprios ou contratar empresa que desenvolve aplicativos (semelhantes ao Colab) para monitorar os desgastes, as danificações, as rachaduras ou até os vandalismos das obras de acessibilidade como forma de manutenção preventiva. O aplicativo poderia ser colaborativo para participação da comunidade com ferramentas que enviasse informações e fotos dos pontos

críticos diretamente aos setores responsáveis pela manutenção na Administração Regional.

E finalmente, o projeto executivo citado nos produtos do cronograma deste projeto, quando for o momento da elaboração deve ser dotado de gerenciamento de riscos, de estudos impacto das obras nos horários comerciais de modo que as obras não prejudiquem o cotidiano local.

6. Marco Técnico e Teórico

O projeto de implementar a Acessibilidade Inclusiva no Setor Central do Gama – DF encontra amparo em legislações, normas técnicas, convenções, conferências, e documentos que promovem ações afirmativas de inclusão social, equiparação de oportunidades entre pessoas e políticas públicas de mobilidade urbana sustentável.

A lei nº 12.587/2012, da Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada em princípios que assegurem em especial: a) acessibilidade universal; b) desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; c) equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; d) Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e) equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; f) Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

A lei nº 10.257/2001 - Estatuto das Cidades estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.

E a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, é apresentada pela Ministra Maria do Rosário Nunes - Ministra de Estado Chefe da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República como:

Garantidor da equiparação de oportunidades entre pessoas com e sem deficiência em todo o território nacional, que demanda o reconhecimento e respeito a diversidade das pessoas com deficiência”.

“Nossa meta é cumpri-la integralmente, adequando à legislação e as práticas administrativas para assegurar que a deficiência seja apenas mais uma característica da diversidade humana. Assim, conseguiremos efetivar os Direitos Humanos no cotidiano de todas as pessoas para uma melhor qualidade de vida, fruto da acessibilidade em todos os espaços vividos. (CONVENÇÃO SOBRE OS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA- TRECHO DA APRESENTAÇÃO³).

³Apresentação da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência pela Ministra Maria do Rosário Nunes - Ministra de Estado Chefe da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República.

A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência determina que os Estados signatários tomarão medidas efetivas para assegurar às pessoas com deficiência sua mobilidade pessoal com a máxima independência possível: a custo acessível e facilitando o acesso a tecnologias assistivas propiciando capacitação a pessoas com deficiência.

A análise dessa bibliografia pretende embasar justificativas do projeto de intervenção e demonstrar o quanto é importante observar os indicadores, os estudos e as pesquisas para elaboração de políticas públicas orientadas, capazes de atender as necessidades das pessoas de forma a combater à exclusão social.

6.1. Agenda 2030

A Agenda 2030 é composta por 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS e 169 metas. Os ODS são diretrizes acordadas no âmbito do sistema ONU para orientar, até o ano de 2030, as ações dos países signatários na direção de um desenvolvimento humano que considere as dimensões econômicas, sociais e ambientais. As metas indicam os caminhos a serem trilhados e as medidas a serem adotadas para promover o seu alcance. (ONU 2015, apud CADERNOS ENAP N° 57 p. 10).

Em síntese, a Agenda 2030 representa um plano de ação dos Estados membros da ONU para avançar na concretização de direitos humanos, por meio de objetivos indivisíveis e integrados que devem ser implementados por estratégias que equilibrem as três dimensões (econômica, social e ambiental) do desenvolvimento sustentável. (ONU 2015, apud CADERNOS ENAP N° 57 p. 10).

O presente trabalho tem como objetivo transversal identificar os ODS e metas que apresentem aplicabilidades e contribuam para assegurar a realização do projeto principal e priorizem ações relevantes, bem como incluam grupos vulneráveis e ou partes interessadas e/ou impactadas localmente.

Acessibilidade Inclusiva relaciona-se direta ou indiretamente com quase todos os 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável - ODS e metas em razão da multiplicidade de assuntos que envolvem o tema.

Assim, relacionamos os ODSs e metas que impactam diretamente a Acessibilidade Inclusiva e suas vertentes, em ordem de relacionamento com o projeto, a saber:

ODS 11 - Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis;

META: 11.2 - Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos;

META: 11.3 - Até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, e a capacidade para o planejamento e a gestão participativa, integrada e sustentável dos assentamentos humanos, em todos os países;

META: 11.6 - Até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros;

META: 11.7 - Até 2030, proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, em particular para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência.

META: 11.a - Apoiar relações econômicas, sociais e ambientais positivas entre áreas urbanas, periurbanas e rurais, reforçando o planejamento nacional e regional de desenvolvimento.

ODS 4 - Assegurar a educação inclusiva e equitativa e de qualidade, e promover oportunidades de aprendizagem ao longo da vida para todos

META 4a - Construir e melhorar instalações físicas para a educação, apropriadas para crianças e sensíveis às deficiências e ao gênero e que proporcionem ambientes de aprendizagem seguros, não violentos, inclusivos e eficazes para todos.

ODS 8 - Promover o crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo, e trabalho decente para todos e todas

META 8.5 - Até 2030, alcançar o emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todas as mulheres e homens, inclusive para os jovens e as pessoas com deficiência, e remuneração igual para trabalho de igual valor.

ODS 10 - reduzir a desigualdade dentro dos países e entre eles.

META 10.2 - Até 2030, empoderar e promover a inclusão social, econômica e política de todos, independentemente da idade, sexo, deficiência, raça, etnia, origem, religião, condição econômica ou outra.

ODS 16 - Promover sociedades pacíficas e inclusivas para o desenvolvimento sustentável, proporcionar o acesso à justiça para todos e construir instituições eficazes, responsáveis e inclusivas em todos os níveis.

META: 16.7 - Garantir a tomada de decisão responsiva, inclusiva, participativa e representativa em todos os níveis.

ODS 17 - Fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável.

META: 17.17 - Incentivar e promover parcerias públicas, público-privadas, privadas, e com a sociedade civil eficazes, a partir da experiência das estratégias de mobilização de recursos dessas parcerias;

7. Cronograma

Quadro 1: Cronograma dos marcos do projeto

	Marcos do Projeto	Datas da entrega
1	Apresentação do Projeto aos interessados (Administrador Regional, ao Coordenador e servidores convidados interessados ou beneficiados pelo projeto e aos membros da Associação de cadeirantes do Gama.	01/10/2019
2	Sensibilização e busca por apoiadores do projeto (reunião com as Instituições de Ensino e Sociedade Civil diretamente ou indiretamente atendida pelo projeto)	03/10/2019
3	Publicidade e lançamento do Projeto de Acessibilidade no Setor Central nas Festividades de Aniversário da Cidade	12/10/2019
4	Elaboração do Projeto Básico das Intervenções	05/11/2019
5	Planilha Estimativa de Custos	11/11/2019
6	Publicação do Edital de Abertura de Licitação de Modalidade Concurso (escolha do melhor projeto)	25/11/2019
7	Adjudicação Licitação Modalidade Concurso (entrega da premiação ao vencedor)	24/01/2020
8	Projeto Executivo (Estudos e Gestão de Riscos)	10/02/2020
9	Publicação de Edital de Abertura de Licitação da Obra - Modalidade Tomada de Preços	02/03/2020
10	Contratação Empresa Vencedora da Licitação	06/05/2020
11	Recebimento da Obra	17/08/2020
12	Fim do Projeto	01/09/2020

8. Recursos necessários

Quadro 2: Recursos e descrição do material

	Recurso	Descrição	Valor
1	Materiais / equipamentos	Data Show, câmeras fotográficas, computadores, softwares entre outros para confecção e apresentação do projeto.	2.000,00
2	Recursos Humanos	Equipe de Projetos - hora/trabalho dedicação da Equipe de servidores (arquitetos, projetistas, analistas e gestores administrativos) para elaboração do Projeto Básico, planilha estimativa, gerenciamento de riscos.	26.000,00
3	Recurso Financeiro	Premiação do Projeto via dotação orçamentária provenientes da Lei Orçamentária Anual - LOA de acordo com a programação orçamentária ou por financiado por meio de instituições patrocinadoras ou apoiadoras.	10.000,00
4	Recursos Humanos	Comissão de Licitação*designada para elaboração do Edital modalidade Concurso com critérios claros e objetivos para escolha do trabalho mais vantajoso para a Administração. Hora/trabalho dedicação dos profissionais de Licitação	16.000,00
5	Recurso Financeiro	Estimativa dos custos da execução da obra com aquisição dos materiais e serviços de prestação de mão de obra.	650.000,00
6	Recursos Humanos	Comissão de Licitação* designada para elaboração do Edital – modalidade Tomada de Preços com critérios claros e objetivos para contratação mais vantajosa para a Administração. Hora/trabalho dedicação dos profissionais de Licitação.	16.000,00
		SubTotal	720.000,00
		Dedução recursos humanos servidores da Administração (itens 2, 4 e 6)	(58.000,00)
		Total	662.000,00

*A Comissão de Licitação geralmente é composta por 5 (cinco) servidores, carga horária de 40 (quarenta) horas semanais; salário médio R\$ 6.000,00 (seis mil reais);

** O prazo médio para realização de licitação são 90 dias;

9. Resultados esperados

A Agenda 2030 é composta por 17 Objetivos do Desenvolvimento Sustentável - ODS integrados e indivisíveis. Os ODS são orientações direcionais do desenvolvimento sustentável sob as perspectivas: econômica, social e ambiental. Seria uma empreitada ambiciosa abordá-los com suas 169 metas neste trabalho, embora saibamos da relevância da Agenda 2030 e o quanto esse esforço contribuiria para a localização dos ODS nos programas e ações de governos, inclusive da Administração Regional, e no aprendizado que seria alcançado, visto que a Agenda 2030 representa uma oportunidade de alinhar mecanismos institucionais que aperfeiçoem a implementação de políticas públicas.

Ocorre que para este projeto, diante das nossas limitações, identificamos os ODS e as metas relacionadas à temática Acessibilidade Inclusiva no contexto das cidades e para esses apresentamos as seguintes reflexões:

ODS 11 - Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros resilientes e sustentáveis;

1. As metas 11.2, 11.3, 11.6 e 11.7 são metas que tratam de assuntos relacionados acesso a igualdade de oportunidades para todos, em especial para as pessoas em situação de vulnerabilidade mulheres crianças e pessoas com deficiências e idosos, essas metas têm data marcada para seus cumprimentos 2030.
2. Meta 11.2: Até 2030, proporcionar acesso ao sistema de transporte seguro, acessível a todas as pessoas, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos:

Essa meta é intrínseca ao tema desse projeto e da proposta de igualdade de oportunidades deste país.

3. Meta 11.3: até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, e a capacidade para o planejamento e a gestão participativa integrada e sustentável dos assentamentos urbanos em todos os países:

O desenho do projeto está incorporado nesta meta, então a implantação do projeto de intervenção no Setor Central alcança a meta. E a modelo pode ser replicada para o restante da cidade.

4. Meta 11.7: até 2030, proporcionar acesso universal a espaços públicos seguros inclusive acessíveis e verdes em particular para mulheres e crianças pessoas idosas e pessoas com deficiência:

Essa meta tem limite de data para atendimento e quantitativo a alcançar, 100% das pessoas, um desafio até 2030, porém a qualificação dos espaços públicos, sobretudo calçadas e praças de forma que se tornem acessíveis e seguras promovem igualmente o convívio e a circulação das pessoas.

5. Meta 4a. Construir e melhorar instalações físicas para educação, apropriadas para crianças e sensíveis às deficiências e ao gênero e que proporcionem ambientes de aprendizagem seguros, não violentos, inclusivos e eficazes para todos.

Nessa meta, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA observou que a infraestrutura escolar pode ser subdividida em duas categorias: física e equipamentos e materiais didáticos, portanto a adequação dessa infraestrutura aos referidos grupos citados pressupõe que todos tenham suas necessidades atendidas e que sejam contempladas em suas especificidades. (IPEA 2018, AGENDA 2030 - METAS NACIONAIS ODS, p. 126)

Quanto a construir e melhorar as instalações físicas para educação, o desafio ainda não pode ser quantificado, em razão da ausência de dados.

6. Meta 8.5: Até 2030, alcançar o emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todas as mulheres e homens, inclusive para os homens e jovens e as pessoas com deficiência, e remuneração igual para trabalho de igual valor.

Nessa meta o IPEA considerou a taxa de desemprego por gênero, ocupação, faixa etária, e para pessoas portadoras de deficiência. E ainda, neste relatório, o IPEA percebeu-se a necessidade de relacionar as Metas:

Meta 4.4. Aumentar substancialmente o número de jovens e adultos que habilidades relevantes, inclusive competências técnicas e profissionais para emprego trabalho decente e empreendedorismo e a oferta de cursos profissionalizantes.

Meta 10.2. Até 2030, empoderar e promover a inclusão social, econômica e política de todos, independentemente da idade, sexo, deficiência, raça, etnia, origem, religião, condições econômicas ou outra.

Meta 16.7. Garantir a tomada de decisão responsiva a, inclusive a, participativa e representativa em todos os níveis.

Essas metas chamam a atenção por suas complexidades e por estarem diretamente associadas, o êxito de uma meta pressupõe a conquista da outra meta. Por conseguinte, confirmam a proposição de que os objetivos e metas dialogam entre si, que os objetivos e metas da Agenda 2030 foram pensados para cuidar das pessoas, do planeta e para alcançar a prosperidade das nações. (ONU, 2015).

Assim, em função das considerações e análises das metas e ODS apresentadas acima, os objetivos presentes neste Projeto de Intervenção abordados segundo os conceitos e perspectivas de Acessibilidade Inclusiva estão presentes e são relevantes como meios de implementação da Agenda 2030.

Nesse sentido, a Administração Regional do Gama ampliará sua gestão visionária ao acolher este projeto e instituir procedimentos de reconhecimento e atendimento da Agenda 2030 dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável sobre uma perspectiva de inclusão reconhecendo e valorizando toda a diversidade humana.

(...)

Ao embarcarmos nesta grande jornada coletiva, comprometemo-nos que ninguém será deixado para trás. Reconhecendo a dignidade da pessoa humana como fundamental, queremos ver os Objetivos e metas cumpridos para todas as nações e povos e para todos os segmentos da sociedade. E faremos o possível para alcançar, em primeiro lugar, aqueles que ficaram mais para trás. (ONU, 2015. TRECHO - CARTA ASSINADA POR 196 PAISES SIGNATÁRIOS E A ONU).

O Relatório Nacional para a Conferência das Nações Unidas sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável (Habitat III) tem como meta prioritária para os próximos vinte anos “garantir mobilidade, com acessibilidade, segurança e autonomia, viabilizando inclusive o convívio social e a efetivação de direitos direcionada à população idosa ou com deficiência nas cidades. (HABITAT III, 2016)

O projeto de Acessibilidade Inclusiva do Setor Central do Gama coaduna com as aspirações do Habitat III, especialmente nos quesitos relativos a acessibilidade, segurança e autonomia.

Observamos ainda que este projeto antecipa o atendimento de políticas públicas destinada a idosos que serão diretamente beneficiados com a execução das obras de adaptação da acessibilidade do Setor Central do Gama, considerando as transformações sociais que aumentaram a expectativa de vida e o notável aumento do envelhecimento da população demonstrados censos demográficos e projeções populacionais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e o estudo do Perfil da População Idosa do Distrito Federal que declara em suas considerações finais que: “O percentual de idosos é maior nas populações das Regiões Administrativas de rendas médias mais altas, o que demonstra uma relação direta entre longevidade e qualidade de vida”. Logo, o projeto contribuirá diretamente com a melhora na qualidade dos idosos e indiretamente com a longevidade.

Ademais, almeja-se com a adoção deste projeto a humanização do Setor Central com medidas apropriadas a possibilitar às pessoas com deficiência, com mobilidade reduzida, idosos, mulheres e crianças, bem como qualquer pessoa que por algum motivo ou circunstância necessitem de espaços seguros e livres de impedimentos físicos, a viver de forma independente e participar plenamente de todos os aspectos da vida, com acesso ao meio físico, ao transporte, a informação e comunicação, a serviços e instalações abertos ao público e de uso público com segurança e conforto no Setor Central do Gama.

Espera-se ainda que a implementação deste projeto alcance as pessoas que de fato precisem dele, e que sintam-se acolhidas, atendidas em suas necessidades de locomoção, e felizes e que o projeto possa ser replicado, se não no todo, pelo menos em sua essência: promovendo a acessibilidade inclusiva a todos, livre de barreiras ideológicas-sociais e preconceitos, ofertando uma plena e sadia inclusão às pessoas nos mais diversos campos de atuação humana.

Referências Bibliográficas

AGENDA 2030 – ODS – Metas Nacionais dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Publicações – Livros 31/12/2018.

Disponível em:

http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/180801_ods_metas_nac_do_s_obj_de_desenv_susten_propos_de_adequa.pdf >.

Acesso em: 10. set. 2019.

BRASIL. Constituição (1988).Constituição [da] Republica Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal. Disponível em

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 06. jul. 2019.

_____. Lei n.º 12.587/2012, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 06. jul. 2019.

CADERNOS CIDADES SUSTENTÁVEIS. Publicações FGV. Mar. 2018. Disponível em:

https://fgvprojetos.fgv.br/sites/fgvprojetos.fgv.br/files/caderno_cidades_sustentaveis_digital_0.pdf>. Acesso em: 02 abr. 2019.

CONVENÇÃO SOBRE OS DIREITOS DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA: Decreto

Legislativo nº 186, de 09 de julho de 2008: Decreto nº 6.949, de 25 de agosto de 2009. 4ª

Ed., rev. e atual. Brasília. Secretaria de Direitos Humanos, 2010. 100p. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm>. Acesso em: 06. jul. 2019.

COSTA, Luma Cordeiro. Artigo: DESAFIOS NA ELABORAÇÃO DOS PLANOS DE MOBILIDADE MUNICIPAIS. REVISTA TECNICA CNM.

<https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca/Desafios%20na%20elabora%20E7%E3o%20dos%20planos%20de%20mobilidade%20municipais.pdf>>. Acesso em: 06.Jul.2019

GIL, A. C. Como Elaborar Projetos de Pesquisa social. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

MARCONI, Marina de Andrade e LAKATOS, Eva Maria. Fundamentos de metodologia científica. São Paulo. 5. ed., Atlas, 2003.

PESQUISA DISTRITAL POR AMOSTRA DE DOMICÍLIOS - PDAD 2018. Companhia de Planejamento do Distrito Federal – CODEPLAN. Brasília. 2019. Disponível em:<<http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2019/03/Gama.pdf>>. Acesso em: 06. jul. 2019.

FURRER, Maria Alice. Artigo: Tipos de barreiras. Site: Acessibilidade na Prática. Disponível em: <<http://www.acessibilidadenapratica.com.br/textos/tipos-de-barreiras/>>. Acesso em: 06. jul. 2019.

FRAWLEY, William. O Globo: entrevista Willian Frawley. [Entrevista cedida a Cesar Bauma] Mobilidade tem forte efeito na economia e na qualidade de vida, 11. Set. 2013. Disponível em:<<https://oglobo.globo.com/sociedade/ciencia/revista-amanha/mobilidade-tem-forte-efeito-na-economia-na-qualidade-e-vida9912420>>. Acesso em: 05. Jul. 2019.

FRAWLEY, William. Palestra proferida em 12/09/2013 Seminário “Mobilidade Urbana e Inclusão Social”, Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?reload=9&v=JtIOBoFKagk>>. Acesso em: 05. Jul. 2019.

TORRES, Álvaro Luiz Palacios, Ações Afirmativas e Limites às Políticas Públicas de Igualdade. 2012. 130p. Piracicaba. SP. Dissertação do Programa de Pós-Graduação (Mestrado em Direito) da Universidade Metodista de Piracicaba – Unimep, SP. Disponível em: <https://www.unimep.br/phpg/bibdig/pdfs/docs/15042013_150046_dissertacaoalvarolptorres.pdf>. Acesso em: 05. Jul. 2019.

SPINIELI, André Luis Pereira. Site: Justificando: Mentas inquietas pensando Direito. Artigo: Mas afinal o que é inclusão social? 13. Ago. 2018. Acesso em: 06. Jul. 2019. Disponível em:<<http://www.justificando.com/2018/08/13/mas-afinal-o-que-e-inclusao-social/>>. Acesso em: 06. Jul. 2019.

Site: FÓRUM DE INCLUSÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA NO DISTRITO FEDERAL. Artigo: Perfil das pessoas com deficiência no Distrito Federal 25. Jan. 2019. Disponível em:<<https://foruminclusaodf.org/2019/01/25/perfil-das-pessoas-com-deficiencia-no-distrito-federal/>>. Acesso em: 06. Jul. 2019.

Anexo I

26/02/2019

https://www.ouv.df.gov.br/#/dashboard/rel_assuntos

Assuntos



Assuntos mais solicitados

Clique em um assunto para detalhar



GERAL



Apêndice Fotos







