

**PROJETO IR E VIR – UM DIREITO DE TODOS**

**ORIGINA**

**1- Liste os objetivos e especifique as metas mais importantes do programa, projeto ou pratica, por ordem de prioridade.**

**Objetivos:**

- a- Atuar junto aos órgãos públicos na esfera municipal e estadual (escola) para eliminação de barreiras arquitetônicas, permitindo que o portador de deficiência tenha livre acesso aos equipamentos sociais disponíveis.
- b- Integrar ações para uma política pública adequada e coordenada que venha ao encontro das necessidades do portador de deficiência.
- c- Instrumentalizar o portador de deficiência para participar da construção social, formulando e consolidando políticas públicas igualitárias e inclusivas.
- d- Sensibilizar profissionais quantos a dificuldade de ir e vir. Desmistificar o preconceito de que como minoria social, não devem ser contemplados como políticas públicas.

**Metas:**

- a- Ampliação do numero de veículos adaptados de transporte coletivo de 3 (três) para 18 (dezoito) carros (atingidos).
- b- Integração das ações de acessibilidade do transporte viário municipal (terminais / itinerários/ ponto de ônibus / sinalizações) que contemplem todas as deficiências (andamento).
- c- Padronização de pisos para sinalizar ao deficiente visual quanto à localização de equipamentos públicos como orelhões, lixeira e rampas (andamento).
- d- Criação de comissão permanente de acessibilidade da pessoa portadora de deficiência para estudo e proposição de políticas públicas, bem como formulação e reformulação de leis existentes (em fase de discussão).
- e- Rebaixamento de guias para acesso ao deficiente em todas as travessias sinalizadas de pedestre em nosso município (andamento).
- f- Publicação técnica sobre aplicação da NBR 9050 e a experiência vivenciada em nossa cidade (andamento).

**2- Descreva o funcionamento do programa, projeto ou pratica e aponte qual (is) a (s) sua (s) frente (s) de atuação.**

O Conselho Municipal da Pessoa Portadora de Deficiência (CMPPD) há anos vem discutindo a importância da acessibilidade.

A Secretaria Municipal de Transportes (SMT) paralelamente vinha desenvolvendo o Projeto Travessia Segura. Um não sabia da existência do outro.

Em setembro de 2002 na inauguração da primeira obra, ocorreu o encontro, porém nos primeiros 06 (seis) cruzamentos onde foram executados os rebaixamentos e implantação do sinal sonoro para o deficiente físico, 80% dos rebaixamentos não estavam funcionais, pois não permitiam que os cadeirante utilizassem as rampas com independência. Um pequeno degrau no início da rampa, apesar de estar em conformidade com a norma técnica, inviabilizavam o acesso do cadeirante, pois em virtude do abaulamento da via, a cadeira inclinava, travando o apoio do pé na região da sarjeta.

A partir deste encontro, começaram a ser realizadas várias reuniões com objetivo de conscientizar e sensibilizar os técnicos da real necessidade desta categoria em relação à acessibilidade.

Juntos elencamos e priorizamos novos pontos a serem contemplados além de analisar a necessidade de adaptação da nossa realidade às normas. Concluímos que as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) não se aplicam totalmente ao perfil de toda e qualquer via, pois não é considerado abaulamento da mesma.

Criou-se um gabarito, com qual na construção de nova obra, já poderá auditar se está ou não adequado, sem a necessidade do deficiente ir ao local fazer o teste.

Uma ação se articula com outra, por isso, fomos ampliando nossa esfera de discussão. O que começou com rebaixamento de guia, levou-nos a integração também com outro projeto da SMT, o projeto SITU (Sistema Integrado de Transportes Urbanos).

A discussão evolui para o aumento da frota de transporte coletivo adaptada ao portador de deficiência, acessibilidade e sinalização nos novos terminais urbanos, futura adequação dos principais itinerários das novas linhas do sistema com a distribuição de 18 (dezoito) veículos adaptados de acordo com a incidência do maior número de deficientes.

**3- O programa, projeto ou pratica faz parte de uma iniciativa, programa ou política mais abrangente (da mesma ou de outra esfera de governo)? Em caso afirmativo, descreva como se da esta ligação.**

O projeto “Ir e Vir –Um direito de todos”, tornou-se um importante aliado do Projeto “Travessia Segura” desenvolvido pela Prefeitura do Município de Jundiá através da Secretaria Municipal de Transportes.

Lançado em setembro de 2002 o Projeto Travessia Segura é um projeto continuado que inclui ações de Educação, Engenharia e Fiscalização de Trânsito, visando garantir aos pedestres condições seguras de travessia.

O projeto consiste em estudos de engenharia nos pontos definidos com base em estatísticas de acidentes de transito e discussão com a comunidade.

De acordo com a característica de cada ponto são realizadas melhorias tais como: sinalização, iluminação, remodelação geométrica, rebaixamento de guia para deficiente físico, sinal sonoro para deficiente visual e até implantação de gradis, quando necessário.

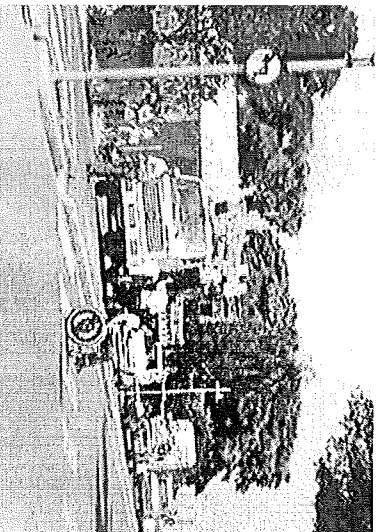
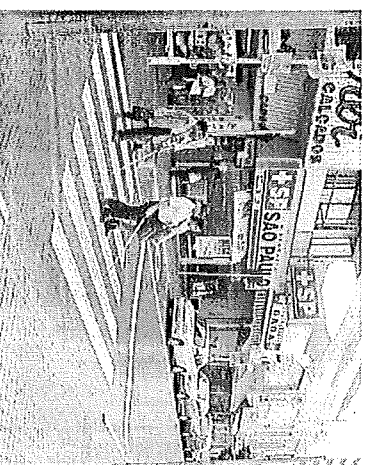
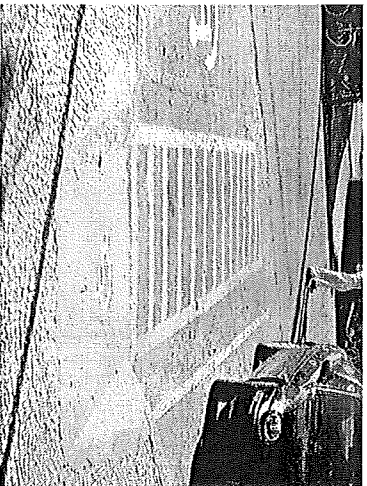
E foi exatamente na discussão sobre locais de implantação do referido projeto que houve o entrosamento com o projeto Ir e Vir.

Através da discussão com o Conselho Municipal da Pessoa Portador de Deficiência (CMPPD), estabeleceu-se critérios de priorização não só dos rebaixamentos, mas também dos pontos de instalação dos equipamentos semaforicos para deficiente visual.

Priorizaram-se então os locais de interesse público tais como: correios, hospitais, velórios, teatros, parques, bancos, associações, clinicas ou entidades com atendimento à pessoa portadora de deficiência, etc.

Parcialmente financiado por um convenio feito com o Ministério da Justiça foram executados 215 (duzentos e quinze) rebaixamentos de guia para o deficiente físico, e nove cruzamentos semaforizados foram equipados com dispositivo sonoro para possibilitar a travessia do deficiente visual, que através do Instituto Luis Braille, foram treinados para familiarização com o equipamento.

O investimento até o presente momento foi de aproximadamente R\$ 240.000,00 (duzentos e quarenta mil reais) incluindo obras realizadas.



PROJETO TRAVESSIA SEGURA

Num segundo momento nos integramos à discussão de um outro projeto da SMT, o projeto SITU.

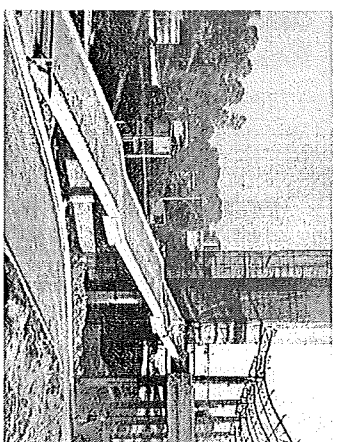
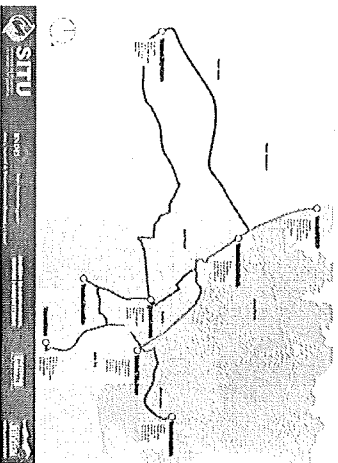
O Projeto SITU tem como filosofia principal a alteração do atual modelo de transporte urbano do tipo “radial” para o modelo “tronco-alimentado-integrado”. Está sendo investido neste projeto R\$ 31.794.000,00 por parte do BNDES e R\$ 27.929.000,00 por parte da Prefeitura do Município de Jundiaí.

Para atingir os objetivos do SITU, serão implantados terminais de integração focando:

- Melhorar a segurança dos passageiros;
- Estimular no entorno o desenvolvimento de pólos de serviços e comércio;
- Racionalizar o uso da frota;
- Ampliar e melhorar a malha viária com ênfase ao transporte coletivo objetivando o aumento da velocidade média do sistema;
- Promover alterações na qualidade da frota, substituindo-a por veículos tecnologicamente evoluídos (câmbio automático; suspensão pneumática; freio eletro-magnético/fricção; baixo índice de ruído e etc.). Estamos estudando conjuntamente o itinerário e os bairros que serão necessários novos rebaixamentos de guia.

Neste projeto pleiteamos o aumento do número de carros adaptados sem que isso resultasse no aumento de tarifa para o usuário. Os técnicos da SMT juntamente com o CMPPD, viabilizaram inicialmente, dentro de uma perspectiva da inclusão do portador de deficiência, 18 (dezoito) carros adaptados no novo Sistema de Transportes Urbanos.

A inserção do projeto “Ir e Vir” dá-se, portanto, na discussão da acessibilidade e sinalização nos novos terminais urbanos, futura adequação dos principais itinerários das novas linhas do sistema com a distribuição adequada dos 18 (dezoito) veículos adaptados de forma a atender uma maior parcela dos deficientes, de acordo com os bairros.



PROJETO SITU

**4- Identifique o público-alvo. Quantos são, no momento, os diretamente beneficiados? Qual é a proporção de homens e mulheres beneficiados? Que percentual da clientela potencial isso representa? Como é feita a seleção dos beneficiários e como eles participam do programa, projeto ou prática?**

Pessoa portadora de deficiência. Segundo a Organização Mundial de Saúde 10% da população é portadora de algum tipo de deficiência, logo, estima-se que em Jundiá 30.000 pessoas serão beneficiadas com o projeto.

Além de idosos, gestantes ou cidadãos que acometidos de deficiência temporária necessite fazer uso do equipamento.

Não há seleção, é um recurso permanente.

**5- Qual é o gasto orçamentário anual do programa, projeto ou prática? Quais as fontes de recursos financeiros (locais, estaduais, federais, privadas)?**

O Projeto Ir e Vir participa com assessoria profissional e com as experiências e dificuldades vivenciadas no dia a dia pela pessoa portadora de deficiência apontando soluções.

Articula as ações, mas o investimento financeiro é feito pela Secretaria Municipal de Transportes através dos projetos específicos – Travessia Segura e SITU.

**6- Quantas pessoas estão diretamente envolvidas na operação de seu programa, projeto ou prática? Quantos homens e quantas mulheres realizam funções de direção (ou de tomada de decisões) e quantos realizam funções de execução?**

SMT: 7 técnicos articulam e desenvolvem o projeto, 10 trabalham na sinalização das obras e mais uma empresa contratada.

CMPD: - 7 pessoas entre profissionais e representantes de movimento assessoram os projetos da SMT.

- 2 mulheres na função de direção (CMPPD- SMT);
- 2 mulheres na função de assessoria (CMPPD);
- 6 homens na função de assessoria (CMPPD);
- 6 homens na função de assessoria técnica (SMT);
- 10 homens na função executiva de sinalização (SMT);
- não podemos precisar o número de homens da empresa contratada para execução das obras.

**7- Indique todas as organizações (públicas ou privadas) participantes, descrevendo o papel de cada uma. Explique como estas organizações interagem e de que modo suas ações individuais são coordenadas.**

**Públicas:** SMT – Participa das discussões para elaboração das políticas públicas e executa as obras.

**Privadas:** CMPPD - Propõe as discussões, participa na elaboração e planejamento das políticas públicas, assessora com experiência técnica e vivencial.

Juntos tornamos possível que as discussões saiam do papel e se tornem realidades.

**8- Se seu programa, projeto ou prática envolve a participação da comunidade e do público-alvo, descreva como esta participação se concretiza (explique os mecanismos de participação).**

A participação do público-alvo no projeto é fundamental para o êxito das ações, pois os membros que são deficientes, primeiro discutem com o segmento que representam afim de elencarem as necessidades e prioridades e depois levam as propostas às reuniões técnicas. As propostas então são avaliadas quanto à viabilidade de aplicação e é feita a priorização das ações. Essa discussão prévia com os segmentos garante que sejam contempladas as reais necessidades da categoria.

Além de participar das discussões, os deficientes participam também das vistorias das obras.

**9- Quando e como foi originariamente concebido o programa, projeto ou prática? Quais os principais participantes governamentais e não-governamentais nesse processo? Houve inspiração em iniciativa (s) anterior (es)? Qual (is)?**

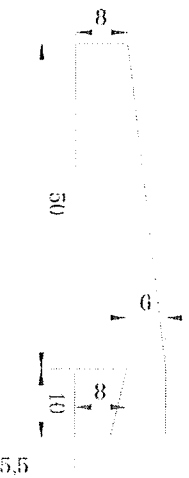
O projeto se iniciou insipidamente em 1999 quando o CMPPD realizou ações pontuais de inclusão escolar, porém em 2002 houveram significativos avanços com o envolvimento da SMT. Os principais participantes são o CMPPD e a Prefeitura do Município de Jundiaí, através da SMT.

Nosso projeto foi pautado unicamente em nossa realidade, em desejarmos superar nossas dificuldades, usando nossa criatividade, numa visão humanista.

**10- Identifique as etapas-chave de implementação e como isto evoluiu e se modificou ao longo do tempo. Que mudanças ocorreram desde o início de operação do programa, projeto ou prática?**

**1ª ETAPA:** Reuniões para sensibilização e conscientização das dificuldades encontradas em ir e vir pelo portador de deficiência.

**2ª ETAPA:** Com profissionais sensibilizados, a engenharia criou um gabarito com o objetivo de facilitar a fiscalização das obras, não necessitando mais que o deficiente fosse vistoriar “in loco”.



Gabarito Cadeira de Rodas e rampa 12%  
Medidas em centímetros

**3ª ETAPA:** Projeto iniciou pelo rebaixamento de guia e ampliou-se para uma visão macro que envolve trânsito, terminais urbanos, sinalização, itinerário e veículos adaptados, uma ação está co-relacionada com as outras.

**11- Descreva os principais obstáculos enfrentados até o momento. Como se lidou com tais obstáculos? Quais deles ainda persistem?**

- ❖ Verba limitada para realização das obras necessárias, cidade inteira precisa ser adaptada, decidimos então priorizar as obras a curto, médio e longo prazo.
- ❖ Número de carros adaptados, embora aumentou de 3 para 18 veículos, como eram sub-utilizados, não perfazem parâmetros de avaliação quanto quais bairros deverão ser, prioritariamente, contemplados com os veículos adaptados. Por isso foi necessário solicitar junto às entidades reabilitadoras, movimentos, associações e serviços públicos que atuam na área, para enviar um cadastro onde conste o bairro e o tipo de deficiência dos usuários que atendem. A execução deste cadastro único está postergando a definição das linhas atendidas pelos carros adaptados.
- ❖ Sensibilização de profissionais, nem todos envolvidos participam de todas as discussões, não mudam a visão técnica.

**12- Que mecanismos de avaliação estão sendo utilizados para medir o sucesso do programa, projeto ou prática? Forneça os resultados (quantitativos e qualitativos) do último ano de operação do programa, projeto ou prática.**

Nosso parâmetro de avaliação é a garantia que os equipamentos disponibilizados à comunidade sejam funcionais. Portanto, além de instrumentos como o gabarito feito para as rampas, o próprio deficiente atua como auditor das ações, à medida que faz uso dos equipamentos.

**13- Qual a mais importante conquista de seu programa, projeto ou prática até o momento (cite apenas uma, aquela que, na sua opinião, é a mais importante)?**

A articulação das ações pelo poder público e a iniciativa privada através do CMPPD, possibilitam que sejam programadas, integradas, eficientes, criativas na busca das soluções e com otimização de recursos.

**14- Em que aspectos seu programa, projeto ou prática inovou em relação a práticas anteriores? Procure explicar bem em que consiste a inovação.**

Ele é inovador pela parceria direta da sociedade civil através do Conselho, no planejamento e acompanhamento de obras realizadas pelo poder público. Ampliou-se a visão técnica do profissional, sensibilizando-o, levando à criação de soluções alternativas para aplicação da técnica.

Criação de políticas públicas igualitárias e inclusivas para uma parcela minoritária da população propiciando aos cidadãos reconhecimento dos seus direitos.

**15- Mesmo que seu programa, projeto ou prática não focalize especificamente a questão da pobreza como você avalia seu impacto sobre essa questão?**

Atenderá o portador de deficiência no seu direito de ir e vir que não dispõe de condição sócio-econômica para tal. Pois hoje ou ele depende de terceiros ou utiliza-se de serviços gratuitos que, na indisponibilidade, o limita ao confinamento domiciliar.

O novo sistema lhe dá uma nova perspectiva, seja pelo uso do Transporte coletivo com custo acessível, seja pela acessibilidade trazida pelas rampas.

**16- Qual o impacto do programa, projeto ou prática sobre a cidadania? (Mencione aqui aspectos relativos a cidadania que eventualmente não tenham sido mencionados. Inclua aqui também questões relativas a gênero, raça ou etnia).**

“Ir e Vir – um direito de todos” – um passo rumo a liberdade para todo cidadão.

Uma minoria que têm seus direitos legítimos, reconhecidos e planejados de forma inclusiva.

**17- Caso seu programa, projeto ou prática já tenha participado do Programa Gestão Pública e Cidadania anteriormente, qual a diferença que ele apresenta este ano em relação ao ano em que se inscreveu pela última vez?**

É a primeira vez que nos inscrevemos nesse programa.

**18- Qual é a mais significativa deficiência do programa, projeto ou prática?**

Como a execução depende de liberação de verbas públicas, ainda que a acessibilidade seja uma das prioridades desse governo não há como garantir continuidade.

Sensibilização constante de técnicos, pois a cada novo passo, abrange outra esfera de governo e maior número de envolvidos.