



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



UNIDADE DE ACOMPANHAMENTO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

ESTUDO TÉCNICO N. 07/2025 – UCP/Conofis/CLDF



Tema em análise: Mobilidade e acessibilidade para a pessoa idosa no Distrito Federal

Requerente: Procuradoria Especial de Defesa da Pessoa Idosa (PRO 60+)

Processo SEI: 00001-00037986/2024-21

Modalidade: Consultoria Técnico-Legislativa

Data de entrega: outubro de 2025

Área Temática: Mobilidade e acessibilidade

Palavras-chave: pessoa idosa; mobilidade; acessibilidade



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



UNIDADE DE ACOMPANHAMENTO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

ESTUDO TÉCNICO N. 07/2025 – UCP/Conofis/CLDF¹

EQUIPE RESPONSÁVEL

Chefia da Conofis

Ana Paula da C. Fernandes

Consultores Técnico-Legislativos

Ana Daniela Rezende Pereira Neves – Revisora de Texto

Bárbara Luiza Viegas Paulo Lauer – CAU A119412-7

Lincoln Vitor Santos (Chefe da UCP) – Coren-DF 147.165-ENF

Nazareno Arão da Silva – Revisor de Texto

¹ As atividades de consultoria técnico-legislativa e assessoramento especializado não expressam necessariamente a posição institucional da CLDF ou de seus integrantes, desobrigados estes, em qualquer caso, de compromisso institucional ou pessoal em razão da orientação ou da destinação dada ao trabalho pelo solicitante.



LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Parâmetros antropométricos – Dimensões referenciais para deslocamento de pessoas em pé | 13

Figura 2 – Parâmetros antropométricos – Módulo de referência (M.R.) para pessoa em cadeira de rodas (PCR) | 13

Figura 3 – Esquematização das dimensões mínimas para faixas de uso de calçadas (passeio) | 15

Figura 4 – Esquematização das dimensões mínimas para rebaixamento de calçadas (passeio) | 16

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 1 – Trecho de via sem calçadas – RA Recanto das Emas | 17

Fotografia 2 – Avanço de construção irregular – RA Recanto das Emas | 17

Fotografia 3 – Via pública sem calçadas – RA São Sebastião | 18

Fotografia 4 – Calçada com rampa de acessibilidade fora do padrão normativo – RA Sudoeste | 19

Fotografia 5 – Calçada interrompida por rampa inadequada à norma – RA Sudoeste | 19

Fotografia 6 – Calçada com piso irregular nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste | 20

Fotografia 7 – Calçada com piso irregular nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste | 20

Fotografia 8 – Calçada com base de concreto em área de faixa livre nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste | 21

Fotografia 9 – Calçada com quiosque e árvore em área de faixa livre nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste | 21

Fotografia 10 – Calçada com poste de energia elétrica em faixa livre nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste | 21

Fotografia 11 – Calçada com desnível sem rampa de acessibilidade e com obstáculos à livre circulação nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste | 22

Fotografia 12 – Calçada com desnível, sem rampa de acessibilidade e com obstáculos à livre circulação nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste | 22

Fotografia 13 – Calçada com tampas de poços de inspeção quebradas nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste | 22

Fotografia 14 – Calçada com desnível, sem rampa de acessibilidade nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste | 23

Fotografia 15 – Calçada com desnível, sem rampa de acessibilidade nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste | 23

Fotografia 16 – Calçada com desnível sem rampa de acessibilidade nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste | 24

Fotografia 17 – Calçada, à esquerda, com desnível sem rampa de acessibilidade para acesso à recepção principal da CLDF, RA Plano Piloto | 26

Fotografia 18 – Calçada, à direita, com desnível sem rampa de acessibilidade para acesso à recepção principal da CLDF, RA Plano Piloto | 26

Fotografia 19 – Calçada da CLDF com desnível, sem rampa de acessibilidade, RA Plano Piloto | 27



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



Fotografia 20 – Calçada da CLDF com desnível sem rampa de acessibilidade, RA Plano Piloto | 27

Fotografia 21 – Visão aérea do fluxo em frente à CLDF, próximo à via EPIG, RA Plano Piloto/SIG | 28

Fotografia 22 – Visão aérea da calçada em frente à CLDF demonstrando rampa de acessibilidade sem continuidade para o pedestre e ausência de rampa em outros trechos, RA Plano Piloto/SIG | 29

Fotografia 23 – Faixa preferencial para acesso de cadeirante à CLDF, a partir da EPIG, RA Plano Piloto | 30

Fotografia 24 – Faixa preferencial para acesso de cadeirante à CLDF a partir do Eixo Monumental Via S1 Oeste, RA Plano Piloto | 32

Fotografia 25 – Faixa preferencial para acesso de cadeirante à CLDF a partir do Eixo Monumental Via S1 Oeste, RA Plano Piloto | 32

Fotografia 26 – Fachada da CLDF, ano de 2011, RA Plano Piloto | 33

Fotografia 27 – Rampa de acesso à recepção principal da CLDF, vista do ponto mais baixo, RA Plano Piloto | 34

Fotografia 28 – Rampa de acesso à recepção principal da CLDF, vista do ponto mais alto, RA Plano Piloto | 34

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Percurso da visita aos arredores da CLDF | 19

LISTA DE PLANTAS

Planta 1 – Implantação do Projeto arquitetônico do edifício da CLDF, na RA Plano Piloto | 25

Planta 2 – Acesso para desembarque de veículos na Portaria Principal da CLDF, RA Plano Piloto | 26

Planta 3 – Acesso para garagem de veículos no prédio da CLDF, RA Plano Piloto | 28

Planta 4 – Faixa preferencial para cadeirante no acesso à Praça Inferior da CLDF, RA Plano Piloto | 30

Planta 5 – Faixa preferencial para acesso de cadeirante à Praça Superior da CLDF, RA Plano Piloto | 31



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
CF	Constituição Federal
CLDF	Câmara Legislativa do Distrito Federal
COE-DF	Código de Obras e Edificações do Distrito Federal
DF	Distrito Federal
EPIG	Estrada Parque Indústrias Gráficas
GDF	Governo do Distrito Federal
PCR	Pessoa em cadeira de rodas
PRO 60+	Procuradoria Especial de Defesa da Pessoa Idosa
M.R.	Módulo de Referência
NBR	Norma Brasileira
NOVACAP	Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil
RA	Região Administrativa
SIG	Setor de Indústrias Gráficas



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



APRESENTAÇÃO

Trata-se de Estudo Técnico solicitado pela Procuradoria Especial de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa (PRO 60+), por meio do processo SEI 00001-00037986/2024-21, com o objetivo de levantar informações sobre a normatização e as condições de mobilidade urbana e acessibilidade para as pessoas idosas nos espaços públicos do Distrito Federal.

O trabalho propôs-se a examinar a legislação referente à mobilidade urbana e à acessibilidade voltadas à pessoa idosa, além de identificar as dificuldades enfrentadas por essa população através da análise de situações reais em estudo de caso.

Ressalta-se que este Estudo é apresentado em consonância com o disposto no inciso IV, art. 10, da Resolução n. 338/2023, o qual estabelece:

Art. 10. À Conofis compete: [...]

IV – realizar, sempre que solicitado, estudos, responder a consultas e prestar esclarecimentos técnico-legislativos em matéria de planos, programas e ações governamentais, inclusive em matéria de execução orçamentária, tecnologia aplicada, relacionadas às suas competências e áreas de especialização dos consultores técnico-legislativos, no desempenho da atividade de fiscalização, controle e acompanhamento de políticas e contas públicas; (Câmara Legislativa do Distrito Federal, 2023)



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO | 8

2 METODOLOGIA | 8

3 RESULTADOS DO ESTUDO | 9

3.1 Desenho universal | 9

3.2 Desenho acessível | 9

3.3 Leis quanto à acessibilidade para a pessoa idosa | 10

3.4 Norma Técnica quanto à acessibilidade para a pessoa idosa | 12

3.5 Mobilidade urbana e acessibilidade para as pessoas idosas no DF | 16

4 CONCLUSÕES | 35

5 RECOMENDAÇÕES TÉCNICAS | 36

REFERÊNCIAS | 38



1 INTRODUÇÃO

O envelhecimento populacional no Brasil tem se intensificado nas últimas décadas, exigindo do poder público e da sociedade civil novas estratégias de inclusão social, especialmente no que se refere aos direitos à mobilidade e à acessibilidade em espaços públicos. As cidades, tradicionalmente planejadas para a população economicamente ativa, muitas vezes não contemplam de forma adequada as necessidades específicas das pessoas idosas, que enfrentam barreiras físicas, urbanísticas e sociais que limitam sua mobilidade e participação comunitária (Ferreira, 2016).

Nesse contexto, a mobilidade e a acessibilidade não se restringem à ausência de obstáculos arquitetônicos, mas envolvem também o direito à autonomia, à segurança e à dignidade no uso de ruas, praças, transportes coletivos e demais equipamentos urbanos (Ferreira, 2016).

A legislação brasileira estabelece diretrizes para a promoção da acessibilidade universal, por meio da Constituição Federal (CF) e de normas como a Lei n. 10.098/2000 (Lei da Acessibilidade), o Decreto n. 5.296/2004 (Brasil, 2004), o Estatuto do Idoso (Brasil, 2003), a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência e a norma técnica da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) NBR 9050/2020. No entanto, a realidade urbana evidencia lacunas entre o que está previsto em lei e a efetiva implementação dessas medidas.

Este Estudo Técnico busca analisar o arcabouço legal existente, discutir os principais obstáculos vivenciados pelas pessoas idosas nos espaços públicos urbanos e apresentar um estudo de caso que ilustra a distância entre a norma e a prática. A proposta é contribuir para a reflexão sobre políticas públicas inclusivas e para o fortalecimento da cidadania das pessoas idosas, com ênfase na garantia de uma cidade mais justa e acessível para todos.

2 METODOLOGIA

O presente Estudo foi elaborado a partir das informações obtidas na análise de dados coletados no período de **1º de setembro a 23 de setembro de 2025**. As fontes consultadas incluíram os portais eletrônicos da Presidência da República e seus Ministérios, do Governo do Distrito Federal (GDF) e de suas Secretarias de Estado, além de outros portais identificados no decorrer da pesquisa que apresentaram conteúdo pertinente à temática.

Além do levantamento do arcabouço legal referente à mobilidade e à acessibilidade da pessoa idosa, foi realizada pesquisa *in loco* com o objetivo de



identificar e analisar situações enfrentadas pela população idosa em espaços urbanos públicos, enfatizando os fatores que comprometem a mobilidade e dificultam o deslocamento.

A escolha dessa abordagem justifica-se pela necessidade de observação direta das condições reais do ambiente urbano e dos obstáculos enfrentados cotidianamente por esse grupo etário, permitindo análise mais fidedigna do contexto estudado.

3 RESULTADOS DO ESTUDO

3.1 Desenho universal

“Desenho universal” é compreendido como a “concepção de produtos, ambientes, programas e serviços que possam ser utilizados pelo maior número possível de pessoas, sem necessidade de adaptações ou projetos específicos”, conforme a Lei 13.146, de 6 de julho de 2015 (Brasil, 2015).

Esse conceito ganhou força no cenário nacional com a promulgação da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, por meio do Decreto n. 6.949/2009, que incorporou ao ordenamento jurídico brasileiro a obrigatoriedade de promover acessibilidade e adotar o desenho universal como instrumentos para garantir inclusão e igualdade de oportunidades (Brasil, 2009).

Essa perspectiva torna-se ainda mais relevante no contexto do envelhecimento, uma vez que alterações funcionais decorrentes da idade podem afetar a mobilidade, a visão, a audição e a força física. Assim, ambientes e serviços planejados sob os princípios do desenho universal favorecem a autonomia, a segurança e a participação social das pessoas idosas, reduzindo barreiras arquitetônicas e sociais, conforme a Norma Brasileira (NBR) 9050 da ABNT.

O desenho universal tem importância preventiva porque antecipa as necessidades de diferentes usuários, evitando a criação de barreiras que exigiriam adaptações. Ao considerar a diversidade desde o projeto inicial, promove inclusão, reduz custos com reformas e garante acessibilidade de forma natural e integrada ao ambiente. Portanto, o desenho universal é proativo, busca a inclusão desde o primeiro traço, eliminando a necessidade de correções futuras (Costa-Renders, 2025).

3.2 Desenho acessível

Em contraponto ao “desenho universal”, o “desenho acessível” desempenha papel reativo e adaptativo. O desenho acessível é uma abordagem fundamental para garantir que os espaços públicos no Brasil atendam às necessidades de todos os cidadãos, especialmente em cidades originalmente projetadas sem considerar os princípios da acessibilidade universal. Essa abordagem busca eliminar barreiras



arquitetônicas e urbanísticas, promovendo ambientes que permitam a circulação segura e autônoma de pessoas com deficiência, mobilidade reduzida ou outras necessidades específicas. Além disso, o “desenho acessível” contribui para a inclusão social, proporcionando igualdade de oportunidades e participação plena na vida urbana (Sanches, 2024).

Tendo em vista a realidade de muitas cidades brasileiras, desenvolvidas desconsiderando a diversidade de seus habitantes, torna-se necessário aplicar os conceitos de desenho acessível aos espaços públicos. Isso envolve a implementação de rampas, calçadas adequadas, sinalização tátil, banheiros adaptados e demais medidas que atendam às necessidades de todos os cidadãos. A adoção dessas práticas, além de cumprir uma função social, é respaldada por dispositivos legais que reconhecem a acessibilidade como um direito básico, ajudando a criar cidades mais justas e inclusivas.

3.3 Leis quanto à acessibilidade para a pessoa idosa

O art. 230 da CF de 1988 atribui ao Estado papel essencial na promoção da dignidade, do bem-estar e da participação social das pessoas idosas. Embora a família e a sociedade também tenham responsabilidades nesse cuidado, cabe ao poder público garantir políticas, programas e ações que assegurem efetivamente os direitos desse grupo.

Nesse contexto, o acesso das pessoas idosas aos espaços públicos é condição essencial para garantir sua participação ativa na sociedade. A presença do idoso em ambientes coletivos não apenas assegura o convívio social e a prática de atividades culturais e recreativas, como também reafirma sua cidadania de maneira plena (Brasil, 2024).

A Lei n. 10.098/2000 reforça esse princípio ao estabelecer normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. De acordo com essa lei, a acessibilidade corresponde à garantia de condições que possibilitem a essas pessoas utilizar, com segurança e autonomia, os diferentes espaços e serviços disponíveis à coletividade. Esse conceito abrange o acesso a mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, sistemas de informação e comunicação, bem como a serviços e instalações de uso público ou privado de caráter coletivo, situados tanto em áreas urbanas quanto rurais. Assim, a acessibilidade configura-se como princípio fundamental para assegurar a inclusão social e a igualdade de oportunidades (Brasil, 2000).

A norma define como pessoa com mobilidade reduzida aquela que, por qualquer motivo, tenha dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da



percepção, incluindo pessoa idosa, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e pessoa com obesidade (Brasil, 2000).

Portanto, a pessoa idosa é legalmente reconhecida como pessoa com mobilidade reduzida, o que impõe a necessidade de que o desenho e a organização das vias públicas, parques e demais espaços coletivos sejam elaborados e implementados de modo a assegurar condições adequadas de acessibilidade também a essa população, garantindo segurança, autonomia e dignidade.

O Estatuto do Idoso (Lei n. 10.741, de 1 de outubro de 2003) reforça esse entendimento ao assegurar, em seu art. 3º, que todas as pessoas idosas gozam dos direitos fundamentais previstos na Constituição, incluindo o direito à acessibilidade. Esse reconhecimento afirma o idoso como sujeito de direitos plenos, cuja participação social e mobilidade não podem ser limitadas por barreiras físicas ou urbanísticas. Dessa forma, o estatuto reforça a importância de se criar condições que possibilitem aos idosos viver com autonomia, dignidade e segurança em qualquer ambiente.

A acessibilidade prevista no Estatuto do Idoso não se restringe à simples adaptação física de espaços, mas abrange o planejamento integrado de cidades mais justas, que valorizem a autonomia, a segurança e a qualidade de vida da população idosa, permitindo que ela usufrua plenamente os direitos garantidos pela legislação.

A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei n. 13.146/2015), conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência, também contempla as pessoas com mobilidade reduzida, incluindo as idosas. O art. 5º dispõe sobre a proteção contra toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, tortura, crueldade, opressão e tratamento desumano ou degradante. Para os fins dessa proteção, o parágrafo único do mesmo artigo destaca que são considerados especialmente vulneráveis a criança, o adolescente, a mulher e o idoso com deficiência.

Essa norma reforça a importância de garantir condições adequadas de mobilidade e acessibilidade especialmente nos espaços públicos urbanos, como ruas, praças, transportes coletivos e equipamentos de uso coletivo. A implementação efetiva de rampas, corrimãos, pisos táteis, sinalização adequada e transporte acessível contribui para a autonomia, a segurança e a participação social plena das pessoas idosas, permitindo que desfrutem de seus direitos e liberdades fundamentais de forma digna e inclusiva.

No Distrito Federal (DF), a acessibilidade é tratada como requisito essencial para o uso seguro e inclusivo dos espaços públicos e privados. A legislação local estabelece que a obtenção do Habite-se depende do cumprimento de parâmetros técnicos de acessibilidade. Os incisos XIV e XVI do art. 15 da Lei n. 6.138/2018, que instituiu o Código de Obras e Edificações do DF (COE-DF), estabelecem que o responsável pela obra deve “obter a carta de habite-se ou o atestado de conclusão das obras após seu término” e “responder administrativamente pelo funcionamento e pela segurança da



obra ou da edificação, observados a acessibilidade e o desempenho exigido pelas normas técnicas brasileiras listadas no regulamento”.

Dessa forma, a acessibilidade não é apenas uma recomendação, mas um requisito legal expresso para a concessão do Habite-se. A exigência abrange tanto as áreas internas da edificação quanto a interface com o espaço público, como calçadas (passeios), rotas acessíveis e sinalização adequada, garantindo a mobilidade e a inclusão de todas as pessoas, especialmente aquelas com mobilidade reduzida ou deficiência. O DF Legal é o órgão responsável por realizar a verificação das obras no DF para a emissão do Habite-se, certificando o atendimento das exigências legais e urbanísticas vigentes.

3.4 Norma Técnica quanto à acessibilidade para a pessoa idosa

A publicação da Norma ABNT NBR 9050 representou marco importante para a consolidação de políticas voltadas à inclusão e à equidade social no Brasil. Ao estabelecer parâmetros técnicos para acessibilidade em edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, a norma inovou ao sistematizar regras que asseguram condições de uso seguras e autônomas para todas as pessoas, especialmente aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida.

A NBR 9050 foi publicada pela primeira vez em 1985 e, desde então, passou por quatro revisões, ocorridas em 1994, 2004, 2015 e 2020. A versão mais recente, com 161 páginas, estabelece parâmetros detalhados para diferentes condições de mobilidade e percepção do ambiente.

Embora não tenha força de lei, a norma possui efeitos legais indiretos quando é referenciada em leis, decretos ou regulamentos públicos. Exemplo disso é o Decreto n. 9.296/2018, que dispõe:

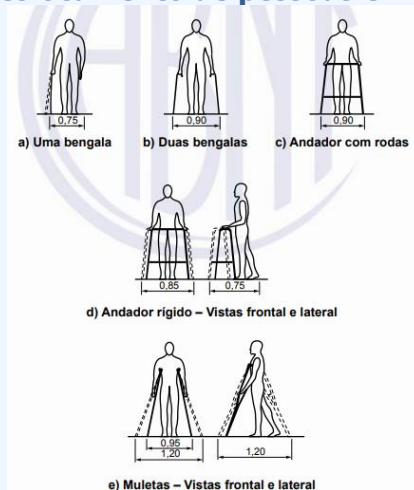
Art. 1º A concepção e a implementação dos projetos arquitetônicos de hotéis, pousadas e estruturas similares deverão atender aos princípios do desenho universal e ter como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, a legislação específica e as disposições deste Decreto.

Conforme literatura especializada, o processo natural de envelhecimento pode provocar limitações significativas à mobilidade, decorrentes de fatores comuns como perda de força muscular, diminuição da flexibilidade, equilíbrio comprometido e desgaste das articulações. Essas condições podem gerar a necessidade do uso de dispositivos auxiliares, como bengalas, andadores ou cadeiras de rodas, para garantir maior segurança e autonomia nos deslocamentos. Mesmo aqueles que não dependem

desses dispositivos podem apresentar algum grau de limitação motora, o que torna os deslocamentos em áreas públicas mais desafiadores.

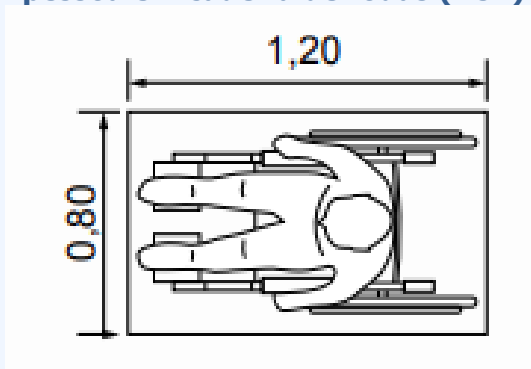
Nesse contexto, a acessibilidade é essencial para assegurar a participação ativa dos idosos na vida social e o usufruto dos espaços urbanos com dignidade. A NBR 9050 tem papel central nesse processo, pois estabelece parâmetros técnicos que orientam a adaptação e o desenho adequado de áreas públicas e edificações, promovendo ambientes inclusivos e seguros. Entre as disposições da norma, constam os parâmetros antropométricos que determinam as dimensões referenciais para pessoas em deslocamento em pé em diversas circunstâncias (Figura 1) e as medidas do módulo de referência (M.R.) para deslocamento de pessoa em cadeira de rodas (PCR) (Figura 2).

Figura 1 – Parâmetros antropométricos – Dimensões referenciais para deslocamento de pessoas em pé



Fonte: ABNT, 2020 (adaptado).

Figura 2 – Parâmetros antropométricos – Módulo de referência (M.R.) para pessoa em cadeira de rodas (PCR)



Fonte: ABNT, 2020 (adaptado).



A norma também define parâmetros de dimensionamento para largura de circulação e área de manobra para cadeiras de rodas. Além disso, são estabelecidas dimensões referenciais para alcance manual e visual, para pessoas em pé e sentadas.

Um dos tópicos mais relevantes trata do dimensionamento de rampas. A norma estabelece que são consideradas rampas as superfícies de piso com declividade² igual ou superior a 5%. Além disso, determina que a inclinação máxima permitida para rampas de pedestres é de 8,33%, de forma a assegurar condições seguras de mobilidade. Outro ponto essencial previsto pela NBR 9050 é que, a depender da inclinação adotada, devem ser previstas áreas intermediárias de descanso ao longo do percurso, garantindo conforto, segurança e inclusão às pessoas com mobilidade reduzida.

A NBR 9050 estabelece ainda diretrizes para circulação externa em calçadas e vias exclusivas de pedestres. Define-se uma faixa livre, também chamada de passeio, destinada à circulação de pedestres, sem a presença de degraus. Nesse contexto, a inclinação transversal³ dessa faixa não pode ser superior a 3%, e eventuais ajustes de soleira devem ser feitos dentro dos lotes. Já a inclinação longitudinal⁴ deve sempre acompanhar a das vias lindeiras (que se limita diretamente à calçada), preservando a continuidade e a segurança do trajeto.

Além disso, a norma prevê dimensões mínimas para a calçada, que pode ser organizada em três faixas distintas. A primeira é a faixa de serviço, destinada a mobiliários, canteiros, árvores e postes. As calçadas novas devem ter largura mínima recomendada de 70 centímetros. A segunda é a faixa livre ou passeio, exclusiva para a circulação de pedestres, que deve estar livre de obstáculos, apresentar inclinação transversal de até 3%, ser contínua entre lotes, ter largura mínima de 1,20 metros e altura livre de 2,10 metros. Por fim, há a faixa de acesso, possível apenas em calçadas com largura superior a 2 metros, destinada a rampas de acesso aos lotes lindeiros, mediante autorização do município para edificações já existentes.

² Segundo o Caderno Brasil Acessível – Construindo a Cidade Acessível, do Ministério das Cidades (2006), a **declividade** corresponde à razão entre o desnível vertical e a distância horizontal de um trecho, expressa em percentual, e é o parâmetro que define a inclinação de rampas e superfícies inclinadas.

³ A **inclinação transversal** é o desnível lateral do piso, normalmente projetado para o escoamento de águas pluviais.

⁴ A **inclinação longitudinal** refere-se ao desnível ao longo do percurso da via ou calçada.



Figura 3 – Esquematização das dimensões mínimas para faixas de uso de calçadas (passeio)

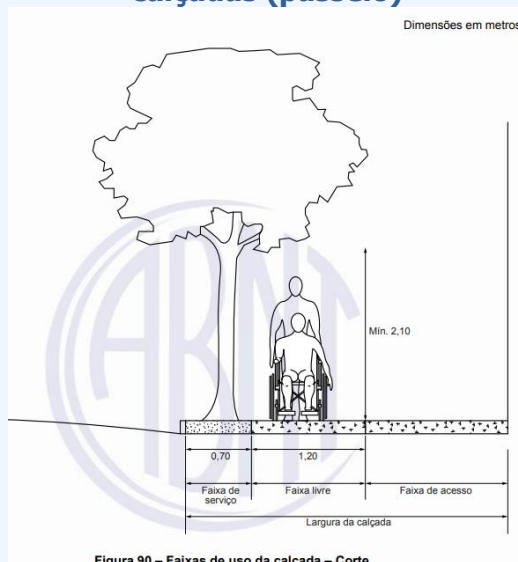


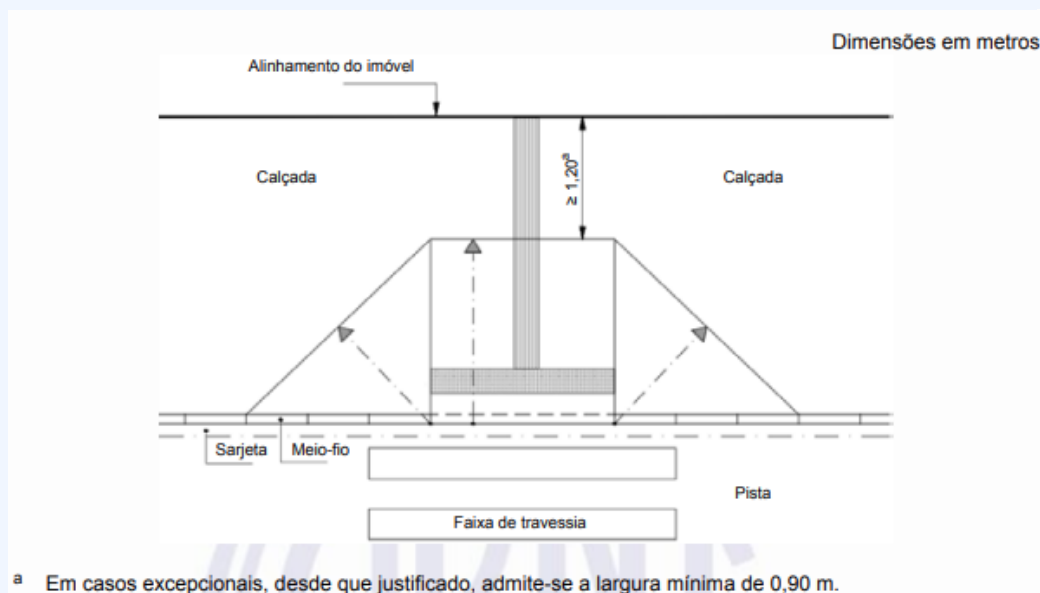
Figura 90 – Faixas de uso da calçada – Corte

Fonte: ABNT, 2020 (adaptado).

No que se refere à circulação de pessoas em calçadas públicas, a NBR 9050 disciplina o rebaixamento de calçadas, recurso essencial para garantir a travessia acessível de pessoas com mobilidade reduzida. A norma determina que esses rebaixamentos devem ser construídos sempre na direção do fluxo da travessia de pedestres, de forma a assegurar continuidade e segurança no deslocamento.

Quanto às dimensões e inclinações, recomenda que a rampa de rebaixamento tenha inclinação preferencialmente menor que 5%, admitindo-se até 8,33%, tanto no sentido longitudinal da rampa central quanto nas abas laterais. Além disso, a largura deve ser, preferencialmente, maior ou igual a 1,50 metro, sendo permitido o mínimo de 1,20 metro. Um ponto fundamental é que o rebaixamento não pode comprometer a faixa livre de circulação da calçada, a qual deve manter, no mínimo, 1,20 metro de largura desobstruída.

Figura 4 – Esquematisação das dimensões mínimas para rebaixamento de calçadas (passeio)



Fonte: ABNT, 2020 (adaptado).

Ressalta-se que, neste Estudo técnico, apresentaram-se alguns parâmetros da NBR 9050 apenas como exemplos. Contudo, a norma é mais ampla, contemplando diversas outras diretrizes que visam assegurar a acessibilidade em diferentes contextos. É importante ressaltar a necessidade de se identificar os parâmetros determinados pela norma em casos concretos, de modo a verificar sua efetiva aplicabilidade e garantir que os espaços construídos atendam às demandas de inclusão e usabilidade para todos os cidadãos.

3.5 Mobilidade urbana e acessibilidade para as pessoas idosas no DF

A mobilidade e a acessibilidade nas vias públicas são elementos fundamentais para a promoção da inclusão social, sobretudo quando se trata da população idosa. Com o avanço da idade, é comum o surgimento de limitações motoras e sensoriais que tornam a circulação mais desafiadora, exigindo condições adequadas de infraestrutura para garantir segurança e autonomia. Nesse contexto, a análise das calçadas e dos passeios públicos ganha relevância, pois esses espaços viabilizam o deslocamento diário, possibilitando o acesso a serviços, atividades sociais e ao convívio comunitário (Schörn; Mueller; Allenbrandt, 2020).

O presente estudo de caso foi desenvolvido para atender à demanda da PRO 60+, com foco na avaliação da trafegabilidade a pé e da acessibilidade nas vias



públicas do Distrito Federal, a partir da observação das calçadas e vias em diferentes regiões administrativas (RA). Foram analisadas as condições de conservação desses espaços e a conformidade com os parâmetros estabelecidos pela NBR ABNT 9050, norma que orienta o desenho acessível em ambientes urbanos. O objetivo foi verificar em que medida os passeios atendem às necessidades dos idosos, favorecendo ou restringindo sua mobilidade.

Em visita técnica realizada à RA Recanto das Emas, em março de 2025, constatou-se a inexistência de calçadas na maior parte dos trechos, em razão do avanço de construções irregulares, o que obriga os pedestres a utilizarem o leito carroçável das vias públicas, expondo-os a riscos de acidentes (**Fotografias 1 e 2**). Nos trechos com calçadas, verificou-se o descumprimento dos parâmetros estabelecidos pela NBR 9050, com largura inferior a 1,20 metro, além de os pisos apresentarem condições inadequadas, descumprindo a orientação de que “os materiais de revestimento e acabamento devem ter superfície regular, firme, estável e não trepidante para dispositivos com rodas e antiderrapantes”.

Fotografia 1 – Trecho de via sem calçadas – RA Recanto das Emas



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025.

Fotografia 2 – Avanço de construção irregular – RA Recanto das Emas



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025.

Em visita institucional à RA de São Sebastião, realizada no mês de junho de 2025, observaram-se extensas áreas urbanas sem calçadas (**Fotografia 3**). As ruas avaliadas não tinham revestimento, apresentando apenas solo de terra compactada, o que obrigava todos os pedestres a transitarem diretamente pelo leito das vias públicas. Essa condição impõe maiores dificuldades aos idosos com mobilidade reduzida, já que o solo irregular aumenta significativamente o risco de quedas, com presença de pedras e acúmulo de resíduos sólidos. Em razão das limitações físicas



associadas ao envelhecimento, essas ocorrências tendem a gerar lesões mais graves, de recuperação mais lenta, ampliando os impactos sobre a saúde e a autonomia desse grupo etário.

Fotografia 3 – Via pública sem calçadas – RA São Sebastião



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025.

Na RA Sudoeste/Octogonal, embora as vias sejam asfaltadas e haja calçadas, foram identificados diversos obstáculos à livre circulação de pedestres, como calçadas sem rampa ou com rampa fora do padrão normativo, bem como calçadas descontínuas, com rampas interrompidas por obstáculos, como veículos ou construções (**Fotografias 4 e 5**).



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária

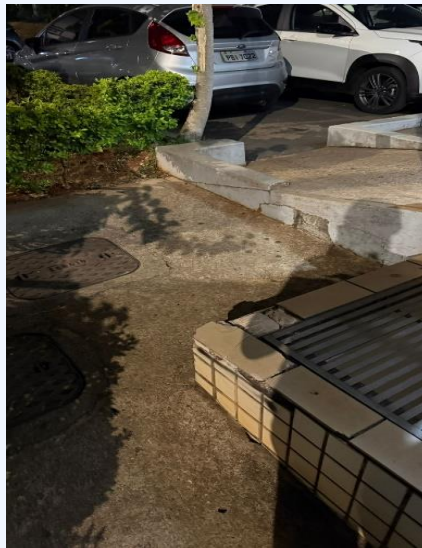


Fotografia 4 – Calçada com rampa de acessibilidade fora do padrão normativo – RA Sudoeste



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025.

Fotografia 5 – Calçada interrompida por rampa inadequada à norma – RA Sudoeste



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025.

Em abril de 2025, foi realizada visita aos arredores da Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF), situada na confluência entre as RAs Plano Piloto e Sudoeste/Octogonal/SIG (**Mapa 1**). Constatou-se que, embora se trate de uma área central, com grande fluxo de pessoas, compreendendo importantes prédios públicos e comerciais, não há plena garantia de deslocamento seguro para todos, especialmente para pessoas com mobilidade reduzida.

Mapa 1 – Percurso da visita aos arredores da CLDF



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025.



Em campo, foram identificados trechos de calçadas com pisos irregulares, por conta da presença de tampas não niveladas e de falhas no revestimento, preenchidas por vegetação (**Fotografias 6 e 7**), o que compromete a regularidade da superfície e dificulta a passagem dos pedestres.

Fotografia 6 – Calçada com piso irregular nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025.

Fotografia 7 – Calçada com piso irregular nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025.

Ao longo do trajeto, também se verificou a recorrência de calçadas sem a faixa livre mínima de 1,20m exigida pela NBR 9050. Nesses trechos, identificou-se a presença de bases (tampas) de concreto, árvores de grande porte, poste de energia elétrica e quiosques ocupando a área destinada ao passeio (**Fotografias 8 a 12**). Em alguns pontos, a passagem de pedestres encontrava-se extremamente reduzida, chegando a inviabilizar o deslocamento de pessoas que utilizam andadores ou cadeiras de rodas.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



Fotografia 8 – Calçada com base de concreto em área de faixa livre nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025.

Fotografia 9 – Calçada com quiosque e árvore em área de faixa livre nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025.

Fotografia 10 – Calçada com poste de energia elétrica em faixa livre nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025.



**Fotografia 11 – Calçada com desnível
sem rampa de acessibilidade e com
obstáculos à livre circulação nas
proximidades da CLDF – RA Sudoeste**



Fonte: acervo próprio da equipe de
assessoramento especializado, 2025.

**Fotografia 12 – Calçada com
desnível, sem rampa de
acessibilidade e com obstáculos à
livre circulação nas proximidades da
CLDF – RA Sudoeste**



Fonte: acervo próprio da equipe de
assessoramento especializado, 2025.

Em outro ponto (**Fotografia 13**), foram observadas tampas de poços de inspeção quebradas. Apesar de estarem localizadas na faixa de serviço, essas tampas deveriam estar devidamente instaladas e niveladas com o piso, garantindo a segurança dos pedestres.

**Fotografia 13 – Calçada com tampas de poços de inspeção quebradas nas
proximidades da CLDF – RA Sudoeste**



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025.



Também foram observados trechos em que o desnível criado para a entrada dos automóveis não foi acompanhado da devida rampa de acessibilidade, comprometendo a continuidade do percurso dos pedestres (**Fotografias 14 e 15**). É importante destacar que mesmo um desnível de pequena altura representa fator de risco para pessoas idosas, podendo causar desequilíbrio e ocasionar quedas.

Fotografia 14 – Calçada com desnível, sem rampa de acessibilidade nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025

Fotografia 15 – Calçada com desnível, sem rampa de acessibilidade nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025

A descontinuidade de nível nas calçadas foi condição recorrente ao longo do curto percurso analisado. Em um dos trechos, além da interrupção no nivelamento, foi observada a presença de uma mureta (**Fotografia 16**), reduzindo significativamente a área de passagem da faixa livre destinada aos pedestres.



Fotografia 16 – Calçada com desnível sem rampa de acessibilidade nas proximidades da CLDF – RA Sudoeste

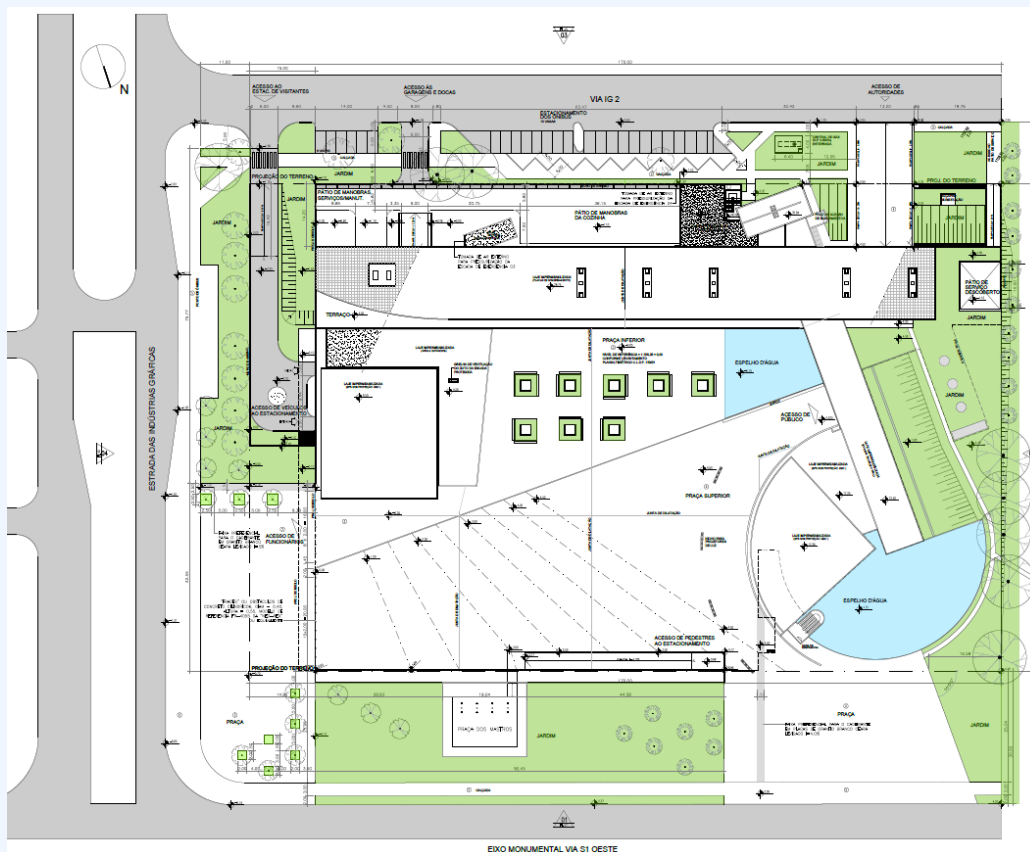


Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025.

No entorno da CLDF, diversos pontos requerem intervenção para garantir acessibilidade plena. Para compreender a extensão e a gravidade das barreiras observadas, é fundamental analisar detalhadamente cada obstáculo ao longo do percurso. Para isso, foi realizada uma consulta ao projeto arquitetônico da CLDF (**Planta 1**). Esse projeto foi selecionado por meio de concurso nacional. A equipe responsável pelo projeto vencedor foi coordenada por Luís Mauro Freire e a obra foi concluída em 2010.



Planta 1 – Implantação do Projeto arquitetônico do edifício da CLDF, na RA Plano Piloto



Fonte: Freire, 2010.

Nas calçadas ao longo da via SIG Quadra 2, foram identificados alguns pontos de atenção relacionados à acessibilidade. O primeiro diz respeito à ausência de tratamento adequado na transição de nível entre a calçada e os acessos de veículos. Nesse trecho, foram observadas três ocorrências dessa natureza. Especificamente, a área de acesso para desembarque de veículos na portaria principal do prédio não dispõe de rampa que possibilite a passagem segura entre os diferentes níveis (**Fotografias 17 e 18**). A solução adotada no local consiste apenas no rebaixamento parcial dos blocos do meio-fio, entretanto, essa medida não garante o atendimento às diretrizes estabelecidas pela NBR 9050. Nota-se que, na planta de implantação (**Planta 2**), não foram originalmente previstas rampas nesse trecho da calçada.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



Fotografia 17 – Calçada, à esquerda, com desnível sem rampa de acessibilidade para acesso à recepção principal da CLDF, RA Plano Piloto



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025

Fotografia 18 – Calçada, à direita, com desnível sem rampa de acessibilidade para acesso à recepção principal da CLDF, RA Plano Piloto



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025

Planta 2 – Acesso para desembarque de veículos na Portaria Principal da CLDF, RA Plano Piloto



Fonte: Freire, 2010 (adaptado).



Os outros dois trechos correspondem às entradas de acesso às garagens. Em ambos, observa-se uma tentativa de preservar a passagem elevada para pedestres, mantendo o nível da calçada, enquanto os veículos deveriam transpor por rampas de subida e descida. No entanto, os locais não apresentam nivelamento adequado: há um rebaixamento no meio-fio, mas o piso apresenta irregularidades (**Fotografias 19 e 20**), o que representa risco potencial para pessoas em cadeiras de rodas e para aquelas com mobilidade reduzida. Nota-se que, conforme a planta de implantação (**Planta 3**), não houve previsão original de rampas nesse trecho da calçada.

Fotografia 19 – Calçada da CLDF com desnível, sem rampa de acessibilidade, RA Plano Piloto



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025

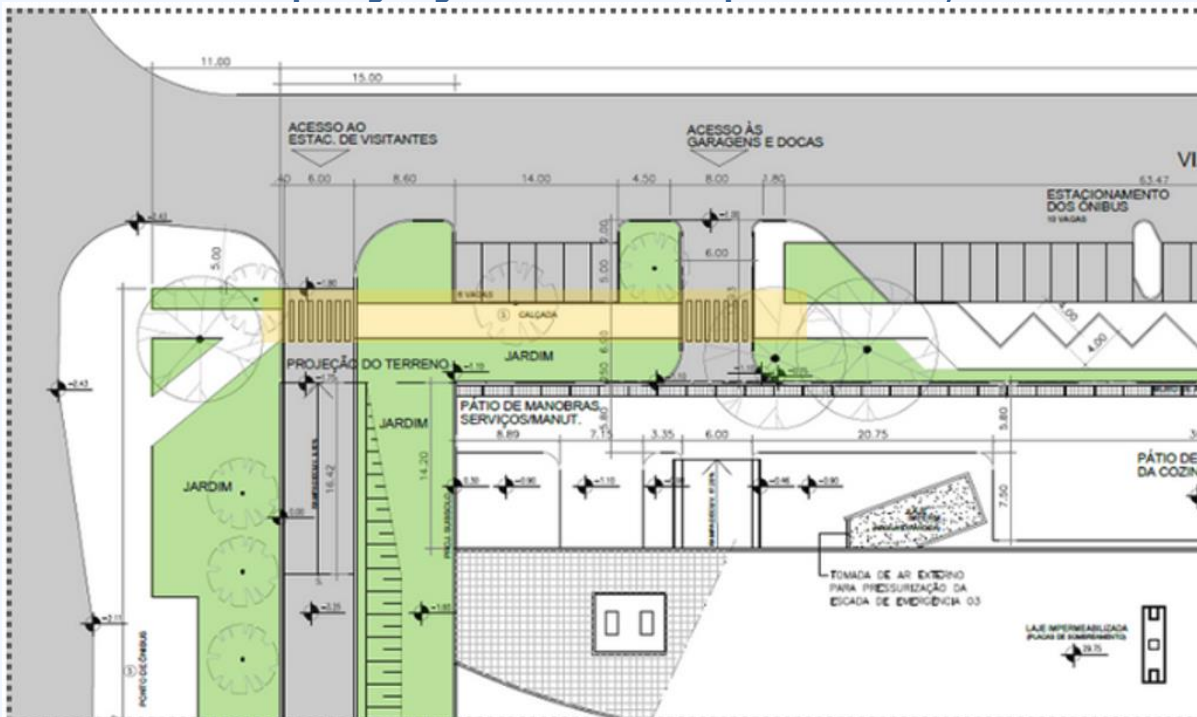
Fotografia 20 – Calçada da CLDF com desnível sem rampa de acessibilidade, RA Plano Piloto



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025



Planta 3 – Acesso para garagem de veículos no prédio da CLDF, RA Plano Piloto



Fonte: Freire, 2010 (adaptado).

Na via em frente à entrada principal da CLDF, constatou-se ausência de sinalização de velocidade e de rampas nas calçadas. O bloqueio da única rampa identificada e a existência de somente uma faixa de pedestres (**Fotografias 21 e 22**) complementam as falhas observadas.

Fotografia 21 – Visão aérea do fluxo em frente à CLDF, próximo à via EPIG, RA Plano Piloto/SIG



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025.



Fotografia 22 – Visão aérea da calçada em frente à CLDF demonstrando rampa de acessibilidade sem continuidade para o pedestre e ausência de rampa em outros trechos, RA Plano Piloto/SIG



Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025.

As calçadas públicas devem garantir a continuidade do deslocamento dos pedestres. Para tanto, é indispensável a presença de rampas acessíveis que assegurem a circulação ininterrupta ao longo do percurso, bem como a implantação de pontos estratégicos de travessia para o lado oposto da via. Contudo, ao observar a calçada localizada em frente à CLDF, na margem da via SIG Q.2, verifica-se que tais princípios não estão sendo plenamente atendidos.

De acordo com o COE-DF, a manutenção, a conservação e a execução das calçadas contíguas a um lote ou edificação constituem responsabilidade do respectivo proprietário, projeção ou unidade imobiliária, cabendo-lhe inclusive “executar ou reconstruir, no final da obra, as calçadas contíguas à projeção ou à testada do lote⁵, de forma a permitir a acessibilidade do espaço urbano”. Assim, formalmente, a responsabilidade pela manutenção das calçadas é do titular do imóvel lindeiro. Entretanto, quando o imóvel é público – como é o caso da CLDF –, essa atribuição cabe ao GDF, enquanto proprietário. Na prática administrativa, a execução dos serviços de construção, recuperação e manutenção de calçadas no âmbito do DF é geralmente conduzida pela Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP), por meio de contratos e ações de obras públicas, atuando como órgão executor para obras de passeio e urbanização em muitas intervenções.

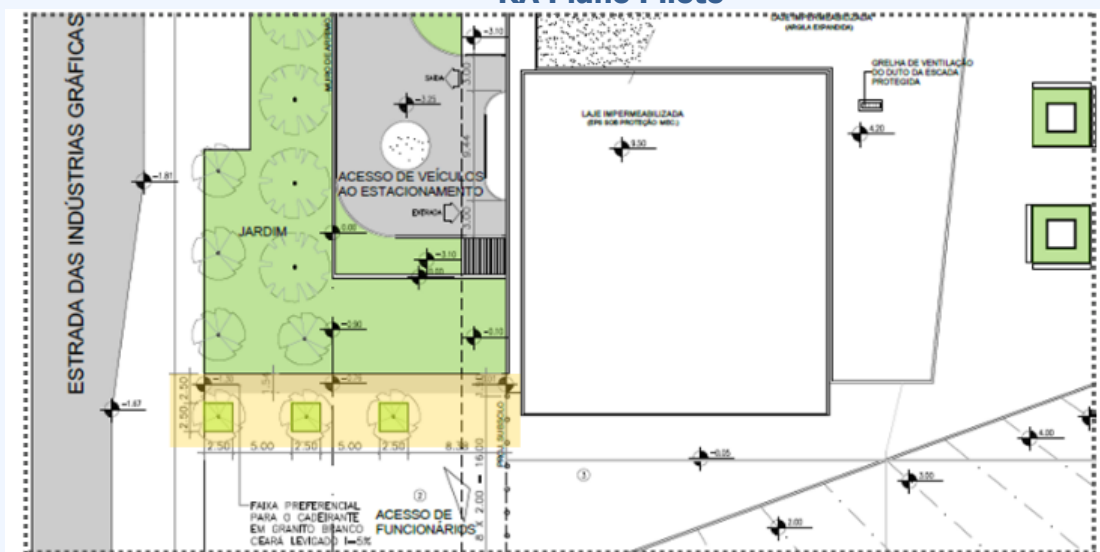
Nesse contexto, conforme o estudo de acessibilidade voltado às pessoas idosas, verificou-se que o acesso desse público ao prédio da CLDF não é plenamente assegurado em todas as suas entradas. Ao analisar o projeto original (Freire, 2010),

⁵ Testada do lote é o nome dado à medida linear da frente do lote, sendo a frente o lado adjacente à via pública.



observa-se a previsão de dois acessos identificados por uma "faixa preferencial para cadeirante em granito branco Ceará levigado". Em um destes, essa faixa foi instalada conforme o projeto, com entrada pela Estrada Parque Indústrias Gráficas (EPIG), permitindo o ingresso à Praça Inferior do prédio, o que garantiu, nesse trecho específico, o acesso pleno de pessoas idosas (destacado em amarelo).

Planta 4 – Faixa preferencial para cadeirante no acesso à Praça Inferior da CLDF, RA Plano Piloto



Fonte: Freire, 2010 (adaptado).

Fotografia 23 – Faixa preferencial para acesso de cadeirante à CLDF, a partir da EPIG, RA Plano Piloto



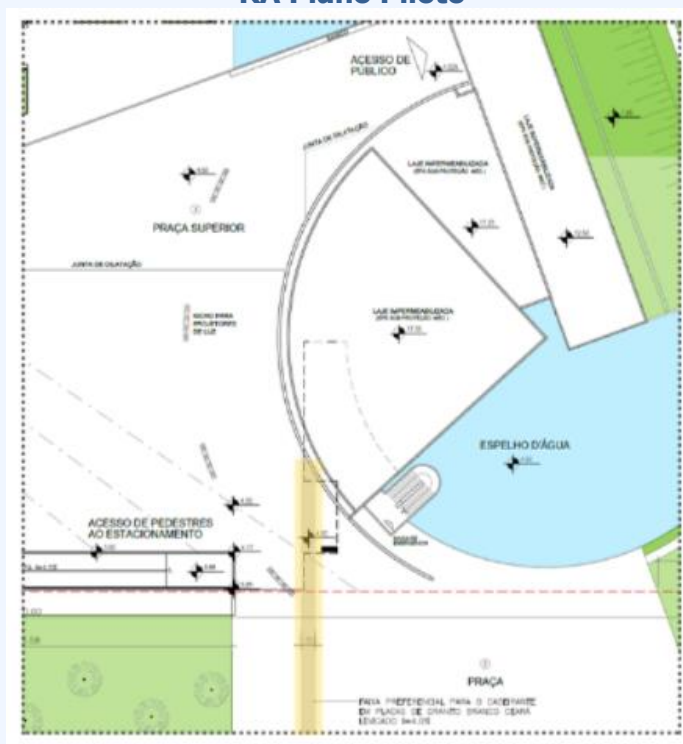
Fonte: acervo próprio da equipe de assessoramento especializado, 2025.

Ainda, de acordo com o projeto original da CLDF, há previsão de outro acesso identificado pelo mesmo tipo de faixa, com entrada pelo Eixo Monumental, Via S1 Oeste. O projeto previu, para esse trecho, um percurso com piso antiderrapante e



inclinação adequada, em conformidade com as normas de acessibilidade. Essa faixa direciona o pedestre à entrada denominada "acesso de público", que conecta a Praça Superior ao *hall* principal de acesso ao prédio da CLDF, onde se localiza a recepção. No entanto, conforme verificado *in loco*, esse acesso projetado para o público externo não se encontra em funcionamento: as portas originalmente previstas estão bloqueadas e não são utilizadas para entrada no prédio.

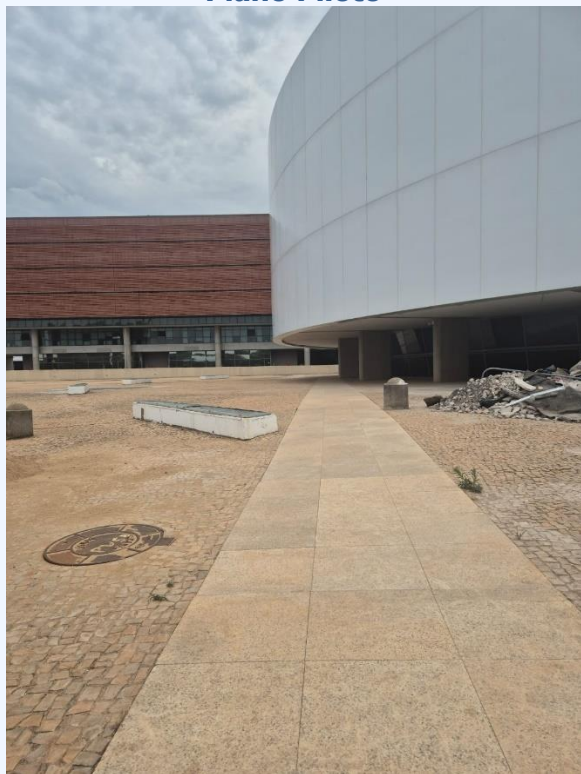
Planta 5 – Faixa preferencial para acesso de cadeirante à Praça Superior da CLDF, RA Plano Piloto



Fonte: Freire, 2010 (adaptado).

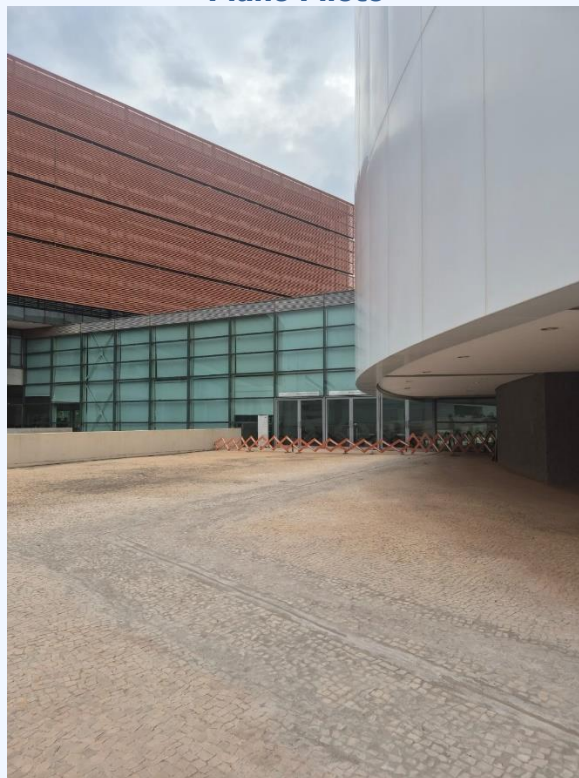


**Fotografia 24 – Faixa preferencial para
acesso de cadeirante à CLDF a partir
do Eixo Monumental Via S1 Oeste, RA
Plano Piloto**



Fonte: acervo próprio da equipe de
assessoramento especializado, 2025.

**Fotografia 25 – Faixa preferencial para
acesso de cadeirante à CLDF a partir
do Eixo Monumental Via S1 Oeste, RA
Plano Piloto**

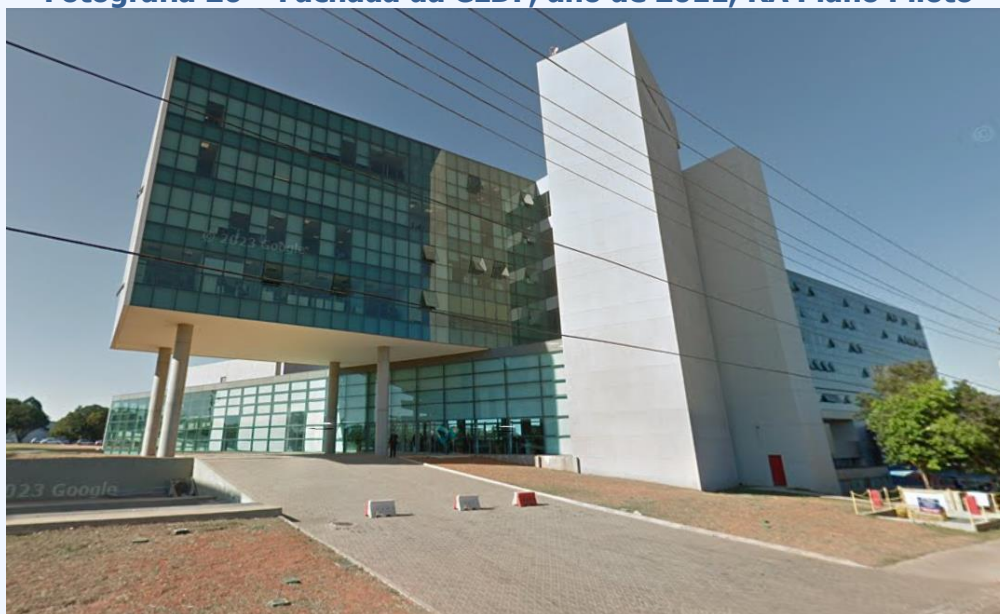


Fonte: acervo próprio da equipe de
assessoramento especializado, 2025.

Por fim, analisou-se a acessibilidade no principal acesso de visitantes à CLDF. Atualmente, essa entrada se dá pela via SIG Q.2, paralela ao Eixo Monumental, considerada a porta principal de acesso ao edifício. Nesse ponto, há uma área destinada ao desembarque de veículos, que conduz os visitantes diretamente à recepção responsável pelo cadastro do público externo. No projeto original, essa entrada está identificada como "Acesso de Autoridades" (**Planta 2**). Ao observar imagem do *Google Earth* datada de 2011, nota-se que, à época, não havia rampa destinada ao acesso de pedestres, apenas a entrada voltada ao tráfego de veículos.



Fotografia 26 – Fachada da CLDF, ano de 2011, RA Plano Piloto



Fonte: Google Earth, 2011.

Como ocorre em toda edificação após ser ocupada, na CLDF foram identificadas necessidades de adaptação à rotina de uso, especialmente no que tange à acessibilidade. Alterações no fluxo de acesso, como a implantação de rampas e calçadas, foram realizadas para atender a essas necessidades. No entanto, é importante ressaltar que essas intervenções não seguiram integralmente as diretrizes da NBR ABNT 9050.

Conforme imagem do *Google Earth*, em 2014 foi realizada uma intervenção no local, com a implantação de uma calçada acompanhada de rampa de acesso para pedestres em área anteriormente ocupada por gramado (**Fotografia 26**). Contudo, observa-se que a rampa construída seguiu a mesma inclinação da rampa de acesso de veículos (**Fotografias 27 e 28**), a qual, segundo o projeto, apresenta declividade de 13,25%. Considerando as recomendações da NBR ABNT 9050, essa inclinação não atende aos critérios de acessibilidade, uma vez que o limite máximo previsto é de 8,33%.



**Fotografia 27 – Rampa de acesso à
recepção principal da CLDF, vista do
ponto mais baixo, RA Plano Piloto**



Fonte: acervo próprio da equipe de
assessoramento especializado, 2025.

**Fotografia 28 – Rampa de acesso à
recepção principal da CLDF, vista do
ponto mais alto, RA Plano Piloto**



Fonte: acervo próprio da equipe de
assessoramento especializado, 2025.

Além disso, a norma determina que o piso da rampa deve ser firme, estável e não escorregadio, bem como contínuo, sem descontinuidades abruptas, como buracos, degraus ou ressalto, que possam prejudicar o percurso ou oferecer riscos aos pedestres. Atualmente, o piso da rampa apresenta sinais de desgaste, com pequenos buracos e trepidações, o que agrava a dificuldade de deslocamento e aumenta significativamente os riscos de acidente (**Fotografias 27 e 28**).

A necessidade de adaptação dos espaços urbanos às demandas da população é um princípio já reconhecido em *Brasília Revisitada* (Distrito Federal, 1987). Nessa obra, o urbanista Lúcio Costa, responsável pelo projeto urbanístico da capital, realizou uma análise pós-ocupação cerca de 30 anos após a inauguração, ressaltando a importância de ajustar a cidade às novas exigências sociais, preservando, contudo, sua concepção original. Nesse sentido, a ideia de uma “Brasília revitalizada” retoma esse fundamento ao propor a atualização dos espaços urbanos conforme as transformações contemporâneas, mantendo, contudo, o princípio essencial de que a cidade existe, antes de tudo, para atender ao ser humano e deve servir às suas necessidades (Distrito Federal, 1987).

Da mesma forma, cabe à CLDF, enquanto instituição representativa do povo do DF, reconhecer a necessidade de adequar suas instalações para garantir trafegabilidade e acessibilidade plena a todos os cidadãos, incluindo as pessoas idosas. Essa medida é essencial para assegurar a isonomia no acesso às dependências do prédio, permitindo que todos exerçam de maneira efetiva seu direito constitucional de participação na vida pública e no exercício da cidadania.



4 CONCLUSÕES

Diante do disposto neste Estudo Técnico, conclui-se que:

- O envelhecimento da população brasileira exige que o poder público e a sociedade civil desenvolvam novas estratégias de inclusão social no que se refere à mobilidade, à trafegabilidade e à acessibilidade em espaços públicos;
- O Desenho Universal corresponde à criação de produtos, ambientes, programas e serviços planejados para serem utilizados pelo maior número possível de pessoas, sem necessidade de adaptações ou de projetos exclusivos;
- O Desenho Universal é proativo;
- O Desenho Acessível é reativo e adaptativo;
- O Desenho Acessível tem como objetivo eliminar barreiras arquitetônicas e urbanísticas, favorecendo a criação de ambientes que garantam a circulação segura e autônoma de pessoas com deficiência, mobilidade reduzida ou outras necessidades específicas;
- A Constituição Federal de 1988 estabelece que é dever da família, da sociedade e do Estado amparar as pessoas idosas, assegurando sua participação ativa na comunidade, a defesa de sua dignidade, bem-estar e o pleno direito à vida;
- A Lei n. 10.098/2000 classifica a pessoa idosa como pessoa com mobilidade reduzida e a define 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";
- O Estatuto do Idoso garante "oportunidades e facilidades" para que a pessoa idosa possa exercer seus direitos com autonomia e dignidade, englobando o direito à acessibilidade;
- O Código de Obras e Edificações do Distrito Federal (COE-DF) estabelece o cumprimento de parâmetros técnicos de acessibilidade para obtenção do Habite-se;
- O Decreto n. 39.272/2018 estabelece que "a calçada deve estar construída de forma a permitir acessibilidade do espaço urbano"; "a edificação deve estar devidamente sinalizada em relação à acessibilidade nas áreas comuns"; e "os banheiros acessíveis devem estar executados conforme normas técnicas";



- A NBR ABNT 9050 estabelece parâmetros técnicos para acessibilidade em edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, sistematizando regras destinadas a assegurar condições de uso seguras e autônomas para todas as pessoas, especialmente aquelas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- Em visitas realizadas às RAs Recanto das Emas, São Sebastião e Sudoeste, observaram-se diversas situações em calçadas públicas que impedem a travessia segura e autônoma pela população idosa;
- A manutenção e a conservação das calçadas são, formalmente, de responsabilidade do proprietário do imóvel lindeiro, conforme o COE-DF;
- Quando o imóvel é público, como no caso da CLDF, a responsabilidade é do GDF, sendo a NOVACAP o órgão executor usualmente responsável pela execução e manutenção das calçadas e demais obras de urbanização;
- O acesso pleno de pessoas idosas à CLDF não está garantido em todas as entradas do prédio;
- O projeto original previa acessos com faixa preferencial e rampas com inclinação adequada, mas nem todos estão em funcionamento;
- A entrada principal de visitantes sofreu adaptações após a ocupação do prédio, mas as intervenções não seguiram integralmente a NBR 9050;
- A rampa implantada na porta principal apresenta inclinação acima do limite permitido e piso desgastado, aumentando o risco de acidentes;
- Assim como defendido por Lúcio Costa em *Brasília Revisitada*, os espaços urbanos precisam ser continuamente ajustados às demandas sociais, sem descaracterizar sua concepção original;
- Cabe à CLDF adaptar suas instalações para garantir acessibilidade plena, assegurando igualdade de acesso e efetivo exercício da cidadania pelas pessoas idosas.

5 RECOMENDAÇÕES TÉCNICAS

Tendo em consideração o exposto neste Estudo Técnico, recomenda-se:

- Encaminhar este documento à Procuradoria Especial de Defesa dos Direitos da Pessoa Idosa (PRO 60+), para ciência e adoção de providências que entender cabíveis;
- Dar ampla publicidade ao conteúdo deste Estudo Técnico junto ao Plenário da Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF) e à população do DF;



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



- Encaminhar, por meio da PRO 60+, requerimento de informação à NOVACAP quanto à previsão de obras de manutenção e adequação das calçadas localizadas no entorno da CLDF;
- Encaminhar, por meio da PRO 60+, requerimento de informação ao DF Legal para prestar esclarecimentos quanto à realização de operações periódicas de fiscalização e verificação das condições das calçadas no DF, após a liberação de Habite-se.



REFERÊNCIAS

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

Disponível em:

https://drive.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/NBR9050_20.pdf. Acesso em: set. 2025.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2024]. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: out. 2025.

BRASIL. **Lei n. 10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade. Brasília, 2000. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm. Acesso em: set. 2025.

BRASIL. **Lei n. 10.741, de 1º de outubro de 2003**. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. Brasília, 2003. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/l10.741.htm. Acesso em: set. 2025.

BRASIL. **Decreto n. 5.296, de 2 de dezembro de 2004**. Regulamenta as Leis n. 10.048/2000 e n. 10.098/2000. Brasília, 2004. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm. Acesso em: set. 2025.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Brasil Acessível**: construindo a cidade acessível. Brasília, 2006. Disponível em:

<https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/mobilidade-e-servicos-urbanos/acessibilidade-urbana>. Acesso em: out. 2025.

BRASIL. **Decreto n. 6.949, de 25 de agosto de 2009**. Regulamenta dispositivos da Lei n. 13.146/2015 no que se refere à acessibilidade. Brasília, 2009a. Disponível em:

https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm. Acesso em: set. 2025.

BRASIL. **Decreto n. 6.949, de 25 de agosto de 2009**. Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. Brasília, 2009b.

Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm. Acesso em: set. 2025.



BRASIL. **Lei n. 13.146, de 6 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência. Brasília, 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm. Acesso em: set. 2025.

BRASIL. **Decreto n. 9.296, de 1º de março de 2018**. Regulamenta o art. 45 da Lei n. 13.146, de 6 de julho de 2015, que institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência – Estatuto da Pessoa com Deficiência. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2018/decreto-9296-1-marco-2018-786225-publicacaooriginal-154945-pe.html>. Acesso em: set. 2025.

BRASIL. Ministério dos Direitos Humanos e da Cidadania. **Curso e cartilha ensinam como aplicar princípios que garantem inclusão para todos na perspectiva da pessoa idosa**. Brasília, 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/mdh/pt-br/assuntos/noticias/2025/maio/curso-e-cartilha-ensinam-como-aplicar-principios-que-garantem-inclusao-para-todos-na-perspectiva-da-pessoa-idosa>. Acesso em: set. 2025.

CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL. **Resolução n. 338, de 29 de novembro de 2023**. Dispõe sobre a Consultoria Legislativa – Conlegis e a Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária – Conofis da Câmara Legislativa do Distrito Federal e dá outras providências. Brasília, 2023. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/400be376589e4b719447ef192813a5bb/Resolu_o_338_29_11_2023. Acesso em: out. 2025.

CONFEA. **Acessibilidade e Desenho Universal**: conceitos, tendências e desafios. Disponível em: https://www.confea.org.br/sites/default/files/antigos/palestra_acessibilidade_sergiopaulodasilveira.pdf. Acesso em: set. 2025.

COSTA-RENDERS, E. C. Desenho universal para aprendizagem como suporte à prática de ensino que envolve a educação especial na perspectiva inclusiva: uma revisão integrativa. **Revista Brasileira de Educação Especial**. 2025. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbee/a/gdpXXBCLC8jSGp3mFvZsGfR/?format=html&lang=pt#>. Acesso em: set. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto n. 10.829, de 14 de outubro de 1987. Anexo I – Brasília Revisitada**. Brasília, 1987. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Diario/1d8c4f0f-a7f4-3bd9-ac37-d01d9a1b7ba3/00fc9851.pdf>. Acesso em: set. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 2.105, de 8 de outubro de 1998**. Dispõe sobre o Código de Edificações do Distrito Federal. Brasília, 1998. Disponível em:



https://www.seduh.df.gov.br/documents/8133848/9900710/COE_Atualizado_2015.05-compilado-1.pdf. Acesso em: set. 2025.

DISTRITO FEDERAL. **Lei n. 6.138, de 26 de abril de 2018**. Institui o Código de Obras e Edificações do Distrito Federal – COE. Brasília, 2018. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/94156cc83d524f1ba6d0c0555ec9cd9d/Lei_6138_26_04_2018.ht. Acesso em: set. 2025.

FERREIRA, M. S. Ergonomia do envelhecimento: acessibilidade e mobilidade urbana no Brasil. *In: Ergodesign e HCI*, n. 1, v. 4, ano 4. Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <https://periodicos.puc-rio.br/revistaergodesign-hci/article/view/58/44>. Acesso em: set. 2025.

FREIRE, L. M. Edifício da Câmara Legislativa do Distrito Federal localizada na Praça Municipal, Quadra 2, Lote 5, Zona Cívico-Administrativa, Brasília/DF. Planta de implantação. Prancha 01. Brasília, 2010. Originais em arquivo digital.

GUIA DE RODAS. **NBR 9050** – Tudo o que você precisa saber sobre a norma de acessibilidade. Disponível em: <https://guiaderodas.com/nbr-9050-norma-de-acessibilidade/>. Acesso em: set. 2025.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico (IPHAN). **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília, 2018. Disponível em: https://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/lucio_costa_miolo_2018_reimpressao_.pdf. Acesso em: set. 2025.

SANCHES, S. C. O. S. **Desenho universal e acessibilidade como foco para espaços públicos inclusivos**. Amapá: Universidade Federal Rural da Amazônia, 2024. Especialização em Arquitetura da Paisagem. Disponível em: <https://bdta.ufra.edu.br/jspui/bitstream/123456789/3815/1/Desenho%20universal%20e%20acessibilidade%20como%20foco%20para%20espa%C3%A7os%20p%C3%BAblicos%20inclusivos.pdf>. Acesso em: set. 2025.

SÃO PAULO. Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência. **Envelhecer é para todos**: direitos da população com deficiência idosa. São Paulo, 2021. Disponível em: https://www.pessoacomdeficiencia.sp.gov.br/wp-content/uploads/2021/09/Cartilha_EnvelhecerEParaTodos.pdf. Acesso em: set. 2025.

SÃO PAULO. Comissão Permanente de Acessibilidade. **Desenho Universal e Acessibilidade na cidade de São Paulo**. São Paulo, 2020. Disponível em: https://drive.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/DESENHO_UNIVERSAL_ACESSIBILIDADE_CIDADE_SAO_PAULO_PDF_AC_BAIXA%20-%20BR.pdf. Acesso em: set. 2025.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

SEGUNDA VICE-PRESIDÊNCIA

Consultoria Técnico-Legislativa de Fiscalização, Controle, Acompanhamento
de Políticas e Contas Públicas e Execução Orçamentária



SCHÖRN, R. C., MUELLER, A. A., ALLENBRANDT, S. L. Inclusão social de idosos por meio da acessibilidade e mobilidade urbana. **Simpósio Latino-Americano de Estudos de Desenvolvimento Regional**. Rio Grande do Sul, 4 a 6 nov. 2020.

Disponível em:

<https://www.publicacoeseventos.unijui.edu.br/index.php/slaedr/article/view/21119/19823>. Acesso em: set. 2025.