

Vagas de estacionamento para pessoas com deficiência em agências bancárias

Michelle Ferreira Mazetto^a, Alessandra Cavalcanti^{a,b},
Fabiana Caetano Martins Silva e Dutra^{b,c}

^aLaboratório Integrado de Tecnologia Assistiva – LITA, Universidade Federal do Triângulo Mineiro – UFTM, Uberaba, MG, Brasil.

^bDepartamento de Terapia Ocupacional, Universidade Federal do Triângulo Mineiro – UFTM, Uberaba, MG, Brasil.

^cNúcleo de Estudos e Pesquisa em Trabalho, Saúde e Participação Social – NETRAS, Universidade Federal do Triângulo Mineiro – UFTM, Uberaba, MG, Brasil.

Resumo: A acessibilidade do ambiente influencia na qualidade da realização das atividades desenvolvidas pelos sujeitos no seu cotidiano com autonomia e independência e ainda garante a igualdade do direito de ir e vir. Objetivou-se avaliar as vagas para pessoas com deficiência em agências bancárias no município de Uberaba, MG, analisando se estão de acordo com a norma técnica vigente sobre acessibilidade. O estudo caracteriza-se por ser uma pesquisa quantitativa, com amostra constituída pelas agências bancárias estabelecidas na cidade. Foi utilizado para coleta de dados um formulário com nove questões para serem preenchidas de acordo com a observação do espaço – vaga de estacionamento externa à agência. Os dados foram tratados através da técnica de análise de conteúdo, apontando como resultado quatro categorias, de acordo com as verificações realizadas, a saber: (i) sinalização, (ii) vagas, (iii) rota acessível e (iv) outros elementos. Foram elencadas 37 instituições bancárias, sendo oito excluídas por não preencherem os critérios de inclusão. Das 29 agências bancárias, apenas nove possuíam vaga reservada para pessoa com deficiência e, dessas, seis se encontravam adequadas.

Palavras-chave: *Limitação da Mobilidade, Pessoas com Deficiência, Estruturas de Acesso.*

Parking spaces for people with disabilities at bank agencies

Abstract: Environment accessibility influences the quality of performance of the activities developed by individuals in their daily lives with autonomy and independence, and also guarantees the equal right to ‘come and go’. This study aimed to assess the parking spaces reserved for people with disabilities at bank branches in Uberaba, Minas Gerais state, analyzing whether they are in accordance with the current technical standards of accessibility. The study is characterized by being a quantitative survey with a sample consisting of bank branches established in the municipality. Data was collected using a form with nine questions to be filled through observation of space - outdoor parking spaces at the agency. The data were processed using the technique of content analysis, pointing as a result four categories according to the verification carried out, namely: (i) signaling, (ii) parking spaces, (iii) accessible route, and (iv) other elements. Thirty-seven banks were listed; eight were excluded for not meeting the inclusion criteria. Of the 29 banks included in the study, only nine had reserved parking spaces for people with disabilities and, from those, six were adequate.

Keywords: *Mobility Limitation, Disabled Persons, Accessibility.*

1 Introdução

Nos últimos dez anos, mudanças significativas em relação à acessibilidade foram percebidas no cenário brasileiro e essas mudanças foram veiculadas pela implantação de políticas públicas que passaram a valorizar oportunidades e condições de acesso universal aos distintos espaços concebidos, equiparando os direitos para todos (BRASIL, 2008c). Nas diretrizes atuais do governo, “a acessibilidade não se restringe à possibilidade de entrar em um determinado local ou veículo de transporte, mas também no seu deslocamento pela cidade” (BRASIL, 2008a, p. 11).

Nos diferentes espaços que compõem a cidade, as pessoas se envolvem em ocupações e esse envolvimento é influenciado tanto pelo ambiente físico, aquele que é natural (como as vegetações) e construído (por exemplo, as calçadas e edificações), quanto pelo ambiente social e seu contexto (ASSOCIAÇÃO..., 2014). A garantia de acessibilidade a esses espaços envolve o direito de ir e vir e está relacionada com a participação das pessoas em situações diárias (BRASIL, 2005, 2006).

A participação é central para a qualidade de vida e bem-estar das pessoas, sendo considerada prerequisite para a construção e manutenção de recursos relevantes para a saúde, tais como autoestima, autoeficácia e, ainda, suporte e capital social (VAN BRAKEL et al., 2006). Porém, na realidade, essa participação, que é o envolvimento das pessoas em ocupações, é restrita no cotidiano da cidade, em específico, para a parcela da população com deficiência, com dificuldade de mobilidade ou idosa devido às barreiras arquitetônicas e físicas do ambiente (ASSOCIAÇÃO..., 2014; SILVA et al., 2013).

A acessibilidade é a condição para utilização, com segurança e autonomia, completa ou com assistência, dos ambientes, mobiliários e equipamentos urbanos, e de tudo que faz parte ou que esteja inserido no cotidiano de qualquer pessoa (ASSOCIAÇÃO..., 2004). Com essa condição há igualdade de oportunidades, que é um dos princípios gerais da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (BRASIL, 2010). A acessibilidade inclui diferentes espaços, como, por exemplo, os estacionamentos externos ou internos das edificações públicas ou de uso coletivo, como aqueles das agências bancárias (BRASIL, 2004).

As agências bancárias, edificações que compõem cidades, são estabelecimentos de instituição financeira, pertencente ao governo ou particular, destinada a práticas às quais a instituição esteja habilitada, como guardar e emprestar dinheiro (FERREIRA, 1997).

Para os estabelecimentos bancários, a acessibilidade no entorno está dentre outros elementos na aplicabilidade de reserva de vaga compreendida nas determinações para estacionamentos de locais públicos ou de uso coletivo. Esses espaços devem reservar vagas (pelo menos 2% do total ofertado) para veículos que estejam transportando pessoas com deficiência (BRASIL, 2004). E, de acordo com a legislação, essas vagas reservadas devem estar próximas à entrada principal do estabelecimento (LIMA, 2007). Entretanto, se o número de vagas existentes no estacionamento não acarretar um total de 2% regulamentado pelo Decreto 5.296 de 2 de dezembro de 2004 (BRASIL, 2004), no mínimo uma vaga tem de ser garantida e estar devidamente sinalizada, com as especificações técnicas de desenho e traçado segundo a norma técnica brasileira vigente (BRASIL, 2012). Ainda, essas vagas são destinadas somente às pessoas que estejam devidamente identificadas com a credencial emitida pelo órgão de trânsito responsável e deverão estar com o símbolo internacional de acesso visível e fixado no veículo (BRASIL, 2008c).

A pessoa com deficiência pode ser competente para se deslocar pela cidade e efetivar ações rotineiras, como fazer uma compra, visitar alguém, passear no *shopping* ou ir ao banco. Mas o ambiente físico deve ser concebido, planejado ou adaptado para dar oportunidade de acesso, com medidas para eliminar barreiras arquitetônicas e físicas que possam ser obstáculo para o deslocamento (ORGANIZAÇÃO..., 2003).

As determinações para reserva de vaga à pessoa com deficiência conduzem à reflexão sobre a realidade dos espaços construídos e sobre as ações de inclusão implantadas pelas políticas públicas. As questões acerca da acessibilidade e da oportunidade regem sobre o envolvimento das pessoas com deficiência na realização de ocupações (ASSOCIAÇÃO..., 2014). Quanto mais eficazes forem as ações de acessibilidade, maior será a oportunidade para o envolvimento em atividades diárias e tarefas rotineiras pelas pessoas. Assim, a diversidade do ambiente construído e edificado não pode ser fator limitante para as escolhas pessoais, para o envolvimento em ocupações ou para a participação em situações da vida diária (UBERABA, 2013).

No Brasil, quase um quarto da população (23,9%), ou seja, 45,6 milhões de pessoas possuem algum tipo de deficiência. A deficiência motora foi declarada como a segunda com maior expressão, com 13.265.599 indivíduos. No município de Uberaba/MG, que possui uma população estimada de 315.360 habitantes, o número de pessoas com

deficiência física equivale a um pouco mais que 3% dos habitantes (10.136 indivíduos) (INSTITUTO..., 2010).

No entanto, ao se compreender a relação entre a possibilidade de participação das pessoas com deficiência em situações da vida diária, o ambiente que compõe a cidade e a condição de acessibilidade estabelecida, é possível estabelecer reflexões sobre as oportunidades de envolvimento em ocupações. Esse envolvimento, de acordo com Cavalcanti, Galvão e Miranda (2007), é influenciado pelos contextos físicos ou pessoais e a acessibilidade nesses espaços construídos ou naturalmente edificados qualifica o envolvimento nas atividades desejadas ou necessárias. Uma pessoa com dificuldade para desempenhar suas ocupações em um determinado contexto ou ambiente pode ser bem-sucedida quando esse ambiente ou contexto é alterado.

Assim, este trabalho objetivou identificar e avaliar as vagas para pessoas com deficiência em agências bancárias do município de Uberaba, MG, analisando se estão de acordo com a norma técnica vigente sobre acessibilidade.

2 Procedimentos metodológicos

A pesquisa, de natureza quantitativa, foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Triângulo Mineiro (CEP/UFTM) pelo parecer n. 2768/2013, e teve os dados coletados em um único mês (novembro de 2013), período em que haviam 37 instituições bancárias cadastradas no Sindicato dos Bancários de Uberaba, MG, e região.

Como critério de inclusão selecionaram-se instituições conhecidas como agências bancárias, estabelecidas na cidade de Uberaba, MG, e, foram excluídas instituições na conformação de unidades de postos de atendimentos bancários (PAB), bancos de empréstimos consignados e cooperativas de crédito lotadas no mesmo município.

Após consulta junto ao Sindicato dos Bancários de Uberaba, MG, sobre o número de agências bancárias da cidade, obteve-se a informação que o município possui, na atualidade, 37 instituições identificadas pelo órgão como banco. Frente ao dado, foram iniciadas as buscas pelos endereços e a avaliação in loco de acordo com os critérios de inclusão e exclusão.

Para a coleta de dados, foi utilizado um formulário elaborado pelas autoras, contendo cabeçalho para identificação da agência e sua localização e nove questões para serem preenchidas de acordo com a observação do espaço em análise, isto é, sobre

as vagas de estacionamento. Essas questões foram distribuídas em duas partes: a primeira parte do formulário continha informação sobre quantas vagas a agência possui; na segunda parte, avaliação sobre essas vagas, em relação aos itens: (i) existência de sinalização horizontal; (ii) existência de sinalização vertical em espaço interno; (iii) existência de placa de regulamentação de estacionamento em via pública; (iv) vaga vinculada à rota acessível que interligue os polos de atração; (v) vaga localizada de forma a evitar circulação entre veículos; (vi) símbolo internacional de acesso visível ao público; (vii) rota acessível no percurso entre o estacionamento de veículos e a entrada principal da agência; e outras observações.

Para o preenchimento das características de acessibilidade das vagas de estacionamento das agências bancárias no formulário, as agências do município foram agrupadas pelos pesquisadores em relação à proximidade de endereço, definindo uma rota de coleta. Em média, cada avaliação durou entre 10-15 minutos.

Na análise dos dados, as variáveis quantitativas foram consideradas através de estatística descritiva (frequência absoluta) e categorizadas através da técnica de análise de conteúdo (BARDIN, 2010), sendo descritas em termos de frequência de aparição.

3 Resultados e discussão

Das 37 instituições bancárias identificadas, oito instituições foram excluídas da amostra por não preencherem os critérios de inclusão, sendo classificadas como postos de atendimento bancário (PAB). Desse modo, foram selecionadas para este estudo 29 agências bancárias situadas na cidade de Uberaba, MG.

As características gerais das agências bancárias (pública ou privada, localização na cidade e disponibilidade de vaga(s) para deficiente) podem ser observadas na Tabela 1.

Das 29 agências bancárias, 10 (34,5%) são públicas e 19 (65,5%) são privadas. Analisando a distribuição das agências, observa-se que há uma concentração das agências bancárias em três grandes bairros que são próximos entre si e da região central, estando 14 (48,3%) agências localizadas no centro da cidade e 15 (51,7%) em bairros próximos ao centro, conforme ilustrado na Figura 1.

A localização verificada das agências centraliza o acesso para a atividade bancária em uma única região do município, induzindo um deslocamento para a área central da cidade e suas adjacências. De modo geral, os centros urbanos concentram

Tabela 1. Características gerais das agências bancárias (n = 29).

Variável	n (%)
Tipo de agência	
Pública	10 (34,5)
Privada	19 (65,5)
Localização	
Pública	
Centro	3 (30,0)
Periferia	7 (70,0)
Privada	
Centro	11 (57,9)
Periferia	8 (42,1)
Vaga para deficiente	
Pública	
Disponível	5 (50,0)
Ausente	5 (50,0)
Privada	
Disponível	4 (21,1)
Ausente	15 (78,9)

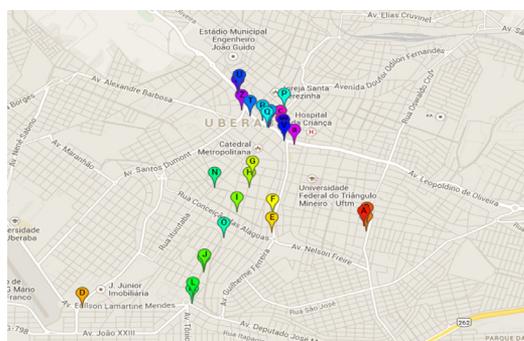


Figura 1. Distribuição das agências no município de Uberaba, MG. Fonte: Google Maps (2014).

os maiores obstáculos assim como os desafios para a melhoria das condições de acesso e diminuição das desigualdades na oferta de serviços públicos (SILVA et al., 2013). Historicamente, o centro das cidades são regiões mais antigas e de construção urbana com perspectivas mais restritas de acesso, isto é, com passeios estreitos, maior número de veículos por área trafegada, comércio abundante e um volume de pedestres superior àquele esperado em uma região de qualquer outro bairro. Dessa forma, essa área caracteriza-se como uma região com acessibilidade limitada e/ou reduzida.

O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível, do Ministério das Cidades, foi lançado em meados de 2004, e seu objetivo desde então é “[...] incluir uma nova visão no processo de construção das cidades que considere o acesso universal ao espaço público por todas as pessoas e suas diferentes necessidades” (BRASIL, 2008a,

p. 3). No entanto, anterior a esse marco legal, os espaços construídos não eram planejados e edificados para serem acessados por todas as pessoas, com ou sem deficiência, caracterizando a acessibilidade de cidades e municípios como “drasticamente reduzida” (BRASIL, 2008b, p. 11).

Nesse sentido, são muitas as dificuldades enfrentadas pelos municípios para a construção de dispositivos sociais que permitam uma participação social mais ativa das pessoas, principalmente daquelas com deficiência (SILVA et al., 2013). Quando pessoas com ou sem deficiência necessitam realizar transações bancárias de qualquer ordem, elas devem deslocar-se para as regiões em que as agências estão localizadas. E, para as pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida, o espaço edificado pode ser um facilitador de seu desempenho nessa tarefa ou uma barreira para sua demanda. Para Ferreira, Folha e Tobias (2013), as pessoas, com ou sem deficiência, podem ter comprometimento de seu envolvimento, inclusive limitação dele, em ocupações cotidianas devido a fatores ambientais.

Após aplicação da primeira parte do formulário, que investigava a respeito de quantas vagas destinadas às pessoas com deficiência a agência possui, obteve-se que, das 29 agências analisadas, 20 (69,0%) não possuem vagas de estacionamento destinadas às pessoas com deficiência. Assim, das 10 agências que são públicas, metade delas, isto é, cinco (50,0%) possuem vagas para deficientes e, das 19 agências privadas, apenas quatro (21,0%) possuem espaço reservado para pessoas com deficiência. Como em outros estudos, esse ambiente físico (agências bancárias edificadas) é uma barreira à participação social de grupos específicos, como pessoas com restrição na mobilidade e pessoas com deficiência (LUND; LEXELL, 2009; CLARKE et al., 2008). Para Rimmer et al. (2004), uma parcela grande de pessoas com deficiência não participa de atividades e tarefas devido às barreiras existentes no ambiente físico natural e/ou construído.

A segunda parte do formulário, portanto, foi aplicada em apenas nove (31,0%) agências bancárias e a redução do número de agências que podem ser utilizadas por todas as pessoas contrasta com as diretrizes nacionais para acessibilidade, promulgadas no ano de 2004 através do Decreto 5.296/04 (BRASIL, 2004) que regulamentou as leis n. 10.048/00 e n. 10.098/00. Nesse período, o prazo para a implantação de adequação das “[...] edificações administradas por entidades da administração pública direta e indireta ou por empresas prestadoras de serviço público e destinados ao público em geral [...]” foi de 30 meses (BRASIL, 2008a, p. 80).

Passados sete anos, ainda é possível verificar um número reduzido de agências com vagas acessíveis em acordo com a normatização, constituindo-se como barreiras para o envolvimento de pessoas na tarefa de gerenciamento de suas questões financeiras.

Tendo como parâmetro as normas técnicas de acessibilidade, os itens analisados na segunda parte do formulário foram organizados em quatro categorias: (1) Sinalização, (2) Vagas, (3) Rota Acessível e (4) Outros Elementos. A primeira categoria agregou informações sobre (i) sinalização horizontal; (ii) sinalização vertical em espaço interno, (iii) placa de regulamentação de estacionamento em via pública e (iv) adequação do símbolo internacional de acesso. A segunda categoria acrescentou elementos sobre: (i) vaga vinculada à rota acessível que interligue os polos de atração e (ii) vaga localizada de forma a evitar circulação entre veículos. Na terceira categoria sobrepuseram-se dados em relação à (i) rota acessível entre o estacionamento de veículos e a entrada principal da agência. A Tabela 2 apresenta as porcentagens das agências em relação a essas quatro categorias que avaliaram a acessibilidade.

Na primeira categoria, *sinalização*, observou-se que, das nove agências, duas não apresentavam sinalização completa, possuindo sinalização na via pública mas com ausência de sinalização horizontal. Assim, sinalização horizontal foi verificada em apenas sete agências.

A sinalização horizontal, de acordo com o Conselho Nacional de Trânsito (CONSELHO..., 2007a, p. 3), é definida como “[...] um subsistema da sinalização viária composta de marcas, símbolos e legendas, apostos sobre o pavimento da pista de rolamento”. Já a *sinalização vertical em espaço interno*, isto é, “apresentação do símbolo universal de acessibilidade em espaço interno” (ASSOCIAÇÃO..., 2004), foi observada em cinco agências (66,6%). As quatro (33,4%) agências restantes apresentavam vagas reservadas localizadas na rua e não apresentaram a sinalização vertical porque já tinham sinalização estabelecida em via pública (*placa de regulamentação de estacionamento em via pública*).

De acordo com o Conselho Nacional de Trânsito, a sinalização vertical é um tipo de subsistema de sinalização viária que usa sinais em placas fixadas na posição vertical cujos símbolos podem transmitir mensagem de caráter permanente. “A sinalização vertical tem a finalidade de fornecer informações que permitam aos usuários das vias adotarem comportamentos adequados, de modo a aumentar a segurança, ordenar os fluxos de tráfego e orientar os usuários da via” (CONSELHO..., 2007b, p. 21).

Averiguou-se ainda que as nove agências (100%) apresentavam o símbolo internacional em adequação à normatização. Esse símbolo é um dispositivo que “[...] deve indicar a acessibilidade aos serviços e identificar espaços, edificações, mobiliário e equipamentos urbanos onde existem elementos acessíveis ou utilizáveis por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida” (ASSOCIAÇÃO..., 2004, p. 18).

Na segunda categoria, vagas, foram agrupados os dados referentes à *vaga vinculada à rota acessível que*

Tabela 2. Categorias e as agências em relação à acessibilidade (n = 9).

Variável	n (%)
SINALIZAÇÃO	
Sinalização horizontal	
<i>Possuem</i>	7 (77,8)
Pública	3 (33,3)
Privada	4 (44,4)
<i>Não possuem</i>	2 (22,2)
Sinalização vertical	
<i>Possuem</i>	5 (55,5)
Pública	2 (22,2)
Privada	3 (33,3)
<i>Não possuem</i>	4 (44,4)
Placa de regulamentação em via	
<i>Possuem</i>	4 (44,4)
Pública	3 (33,3)
Privada	1 (11,1)
<i>Não possuem</i>	5 (55,5)
Símbolo internacional acesso	
<i>Possuem</i>	9 (100)
<i>Não possuem</i>	0 (00,0)
VAGAS	
Vaga vinculada a rota acessível	
<i>Possuem</i>	6 (60,0)
Pública	3 (33,3)
Privada	3 (33,3)
<i>Não possuem</i>	3 (33,3)
Vaga localizada para evitar circulação	
<i>Possuem</i>	7 (77,8)
Pública	3 (33,3)
Privada	4 (44,4)
<i>Não possuem</i>	2 (22,2)
ROTA ACESSÍVEL	
Entre o estacionamento e entrada	
<i>Possuem</i>	7 (77,8)
Pública	4 (44,4)
Privada	3 (33,3)
<i>Não possuem</i>	2 (22,2)
OUTROS ELEMENTOS	
<i>Corrimão</i>	6 (66,7)
<i>Rampas</i>	6 (66,7)

interligue os polos de atração e vaga localizada de forma a evitar a circulação entre veículos. Respectivamente, verificou-se que três (33,3%) e duas (22,2%) agências não se encontram de acordo com as diretrizes normativas, apresentando as vagas sem acesso à rota acessível e entre outros veículos.

Na terceira categoria, rota acessível (entre o estacionamento de veículos e a entrada principal da agência), verificou-se que sete (77,8%) agências possuíam rota acessível entre o local de parada do veículo e a porta de entrada da agência, e que todas essas tinham reserva de local para uso exclusivo de pessoa com deficiência interligada à rota acessível.

“Rota acessível é um trajeto de circulação por onde circulam pessoas com e sem deficiência” (BRASIL, 2008b, p. 62). Esse trajeto deve ser livre de obstáculos e barreiras e, geralmente, conecta espaços públicos. A rota é compreendida como “[...] determinações técnicas que identificam percursos preestabelecidos com finalidades específicas” (BRASIL, 2008b, p. 121). Em se tratando de vagas reservadas para pessoas com deficiência nas agências bancárias, essas devem estar conectadas a um trajeto livre de obstáculos até a entrada do estabelecimento. Sob outra perspectiva, essa vaga também deve ser estabelecida permitindo acesso livre. Destaca-se ainda que “[...] reservar a vaga apenas não resolve para se garantir a acessibilidade do local. Deve-se estar atento a detalhes como piso externo onde a cadeira de rodas irá circular após descer do carro e tentar dirigir-se ao estabelecimento desejado” (BRASIL, 2008a, p. 120).

Na quarta categoria foram agrupadas as informações de outros elementos externos à agência voltados para a promoção de acessibilidade do local. Percebeu-se que a maioria (66,7%) das agências havia edificado rampas e instalado corrimãos. Outros elementos, tais como piso tátil direcional e de alerta, guia rebaixada, faixa de travessia de pedestre e sinalização em Braille no corrimão também deveriam estar presentes, de forma a tornar a edificação realmente acessível (ASSOCIAÇÃO..., 2004), entretanto não foram identificados em nenhuma das agências analisadas.

Segundo Silva et al. (2013), quanto maior a frequência das barreiras ambientais, em especial as barreiras relacionadas com estrutura física, maior a restrição da participação social de pessoas com deficiências. Dessa forma, tendo os fatores ambientais o papel central no desenvolvimento de oportunidades para uma pessoa participar socialmente, políticas públicas devem investir recursos para reduzir as barreiras e potencializar os fatores facilitadores de uma participação plena (SILVA et al., 2013).

Uma vez que o tema proposto não se esgota nesta análise, compreende-se que o envolvimento de pessoas nas diferentes atividades e tarefas que compõem as ocupações desejadas e necessárias fundamenta a participação em situações diárias e o estabelecimento das relações sociais. Assim, a análise de espaços físicos contribui para subsidiar as discussões sobre o acesso ao ambiente, seja ele domiciliar ou público, que congrega infinitas relações. Não poder gerenciar questões financeiras por razões estabelecidas em face de barreiras arquitetônicas e físicas, mesmo tendo garantias legislativas de acesso é tema de ampla discussão e reflexão na área e pelos profissionais.

4 Conclusão

Na atualidade, no município de Uberaba, MG, existem 29 agências bancárias, sendo apenas nove com vaga reservada para pessoa com deficiência. Dessas, seis são acessíveis em relação às vagas para estacionamento destinadas a pessoas com deficiência, isto é, estão de acordo com a norma técnica sobre acessibilidade vigente. Percebe-se, assim, que o cenário de acessibilidade concebido ainda se encontra distante do ideal e do preconizado pela legislação.

Com relação à distribuição de vagas acessíveis entre as agências públicas e privadas, inicialmente observou-se que havia uma oferta maior na cidade de agências privadas e que essas, quando analisadas em relação à presença de vagas reservadas para pessoas com deficiência, apresentavam uma redução significativa de unidades, isto é, são 19 agências e, dessas, apenas quatro possuem a vaga demarcada. Em uma verificação mais detalhada desses quatro estabelecimentos, três estão em conformidade com a norma técnica de acessibilidade.

Já nas agências públicas, primeiramente foram identificadas 10 agências e, na segunda análise, que metade dessas possuem vaga reservada para pessoa com deficiência, mas apenas três com adequação conforme a legislação.

Ao se verificar a distribuição, portanto, das agências que estão adequadas na cidade, observou-se que as seis agências com vagas acessíveis possuem distribuição equivalente, estando localizadas três no centro e três em bairros periféricos a ele. Não obstante, as agências localizadas no bairro são públicas, e as do centro, privadas.

Ainda, verifica-se um equívoco na compreensão do que seria uma agência acessível. Apesar de este trabalho verificar a acessibilidade de vagas destinadas às pessoas com deficiência, percebeu-se que na

grande maioria das agências outros elementos que norteiam a acessibilidade do estabelecimento não se encontravam presentes. A acessibilidade vai além da presença desses recursos ou equipamentos, englobando análise do piso, do sistema de comunicação e sinalização, treinamento de pessoal técnico para atendimento do público, presença de piso tátil, anel e placa em Braille no corrimão. Outros estudos que incluam esses fatores em sua análise são sugeridos e poderão auxiliar na identificação de aspectos que constituem barreiras para o acesso universal, além de nortear melhorias que facilitem a acessibilidade de forma integral.

A acessibilidade ainda é assunto em construção. O direito de ir e vir, garantido pela Constituição da República Federativa do Brasil desde 1988, deve ser respeitado. Identificar a real acessibilidade das agências bancárias e de outros estabelecimentos que compõem o ambiente físico pode auxiliar dirigentes locais e representantes das pessoas com deficiência a estabelecerem diretrizes para construção de novos espaços e adequação dos existentes em ações conjuntas de melhoria para a cidade.

Assim, considerando a relevância da relação entre participação em situações diárias e fatores ambientais, a acessibilidade é condição determinante para o envolvimento de pessoas em atividades e tarefas que desejam ou necessitam desempenhar.

Referências

ASSOCIAÇÃO AMERICANA DE TERAPIA OCUPACIONAL - AOTA. Occupational Therapy Practice Framework: Domain & Process. 3rd ed. *The American Journal of Occupational Therapy*, Bethesda, v. 68, p. s1-48, 2014. Supplement 1.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS - ABNT. *NBR 9050*: acessibilidade e edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro: ABNT, 2004.

BARDIN, L. *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70, 2010.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004. Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. *Diário Oficial da União*, Poder Executivo, Brasília, DF, 3 dez. 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm>. Acesso em: 20 jan. 2014.

BRASIL. Coordenadoria Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. Secretaria Especial dos Direitos Humanos. *Acessibilidade*. Brasília, 2005.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*: texto promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais nº 1/92 a 52/2006 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº 1 a 6/94. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2006.

BRASIL. Ministério das Cidades. Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana - Brasil Acessível. *Construindo a Cidade Acessível*. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2008a. v. 2.

BRASIL. Ministério das Cidades. Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana - Brasil Acessível. *Implementação do Decreto nº 5.296/04 para a Construção da Cidade Acessível*. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2008b. v. 3.

BRASIL. Ministério das Cidades. Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana - Brasil Acessível. *Implantação de Sistemas de Transporte Acessível*. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2008c. v. 5.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria Especial dos Direitos Humanos. *Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência*: protocolo facultativo à convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência. Brasília, 2010.

BRASIL. Secretaria de Direitos Humanos. *Pessoa com Deficiência*: Legislação Federal. Brasília: SDH-PR/ SNPD, 2012.

CAVALCANTI, A.; GALVÃO, C.; MIRANDA, S. G. S. Mobilidade. In: CAVALCANTI, A.; GALVÃO, C. *Terapia Ocupacional*: fundamentação e prática. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, 2007. p. 427-434.

CLARKE, P. et al. Mobility disability and the urban built environment. *American Journal of Epidemiology*, Oxford, v. 168, n. 5, p. 506-513, 2008. <http://dx.doi.org/10.1093/aje/kwn185>.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN. *Manual brasileiro de sinalização de trânsito*: sinalização horizontal. Brasília: Contran/Denatran/Ministério das Cidades, 2007a.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO - CONTRAN. *Manual brasileiro de sinalização de trânsito*: sinalização vertical de regulamentação. Brasília: Contran/Denatran/Ministério das Cidades, 2007b.

FERREIRA, A. B. H. *Pequeno dicionário brasileiro da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Nacional, 1997.

FERREIRA, E. F. B.; FOLHA, O. A. A. C.; TOBIAS, M. S. G. Avaliação da percepção sobre o ambiente de circulação: acessibilidade centrada no usuário. *Cadernos de Terapia Ocupacional da UFSCar*, São Carlos, v.

21, n. 1, p. 25-33, 2013. <http://dx.doi.org/10.4322/cto.2013.005>.

GOOGLE MAPS. Disponível em: <<https://maps.google.com.br/>>. Acesso em: 31 jan.2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ESTATÍSTICA E GEOGRAFIA - IBGE. *Censo Demográfico 2010: características gerais da população, religião e pessoas com deficiência*. Rio de Janeiro: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2010.

LIMA, N. M. *Pessoa portadora de deficiência: legislação federal básica*. Brasília: Secretaria Estadual de Direitos Humanos, Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, 2007.

LUND, M. L.; LEXELL, J. Associations between perceptions of environmental barriers and participation in persons with late effects of polio. *Scandinavian Journal of Occupational Therapy*, Oslo, v. 16, n. 4, p. 194-204, 2009. <http://dx.doi.org/10.3109/11038120802676691>.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DA SAÚDE - OMS. *Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde*: CIF. São Paulo: Editora USP, 2003.

UBERABA. Prefeitura Municipal. Secretaria de Infra-Estrutura. *Acessibilidade*. Uberaba, 2013. 18 p. Disponível em: <<http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/acervo/links/Arquivos/cartilhaacessibilidade.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2014.

RIMMER, J. H. et al. Physical activity participation among persons with disabilities: barriers and facilitators. *American Journal of Preventive Medicine*, Washington, v. 26, n. 5, p. 419-425, 2004.

SILVA, F. C. M. et al. Influence of context in social participation of people with disabilities in Brazil. *Revista Panamericana de Salud Pública*, Washington, v. 34, n. 4, p. 250-256, 2013.

VAN BRAKEL, W. H. et al. The Participation Scale: measuring a key concept in public health. *Disability and Rehabilitation*, London, v. 28, n. 4, p. 193-203, 2006. <http://dx.doi.org/10.1080/09638280500192785>.

Contribuição dos Autores

Michelle Ferreira Mazetto elaborou o projeto de pesquisa, coletou e analisou os dados e redigiu o texto. Alessandra Cavalcanti orientou a concepção do projeto de pesquisa, auxiliou na coleta dos dados, orientou a análise dos dados e a redação do texto. Fabiana Caetano Martins Silva e Dutra fez a revisão do texto. Todas as autoras aprovaram a versão final do artigo.