



16º Congresso Brasileiro de Assistentes Sociais

Tema: “40 anos da “Virada” do Serviço Social”

Brasília (DF, Brasil), 30 de outubro a 3 de novembro de 2019

Eixo: Ética, Direitos Humanos e Serviço Social.

Sub-Eixo: Ênfase em Direitos Humanos.

IMPLEMENTAÇÃO DO MODELO ÚNICO DE AVALIAÇÃO DA DEFICIÊNCIA NO BRASIL E DIREITO À MOBILIDADE: UMA ANÁLISE DA VALIDAÇÃO DE CONTEÚDO DO ÍNDICE DE FUNCIONALIDADE BRASILEIRO PARA CONCESSÃO DA GRATUIDADE NO TRANSPORTE PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

Adelita Pereira de Lima¹
Livia Barbosa Pereira²

Resumo: Este artigo procura analisar a Implementação do Modelo Único de Avaliação da Deficiência no Brasil e direito à mobilidade: uma análise da validação de conteúdo do Índice de Funcionalidade Brasileiro – IFBr para concessão da gratuidade no transporte interestadual para pessoas com deficiência e busca refletir acerca do Modelo Social e a perspectiva de avaliação biopsicossocial da deficiência. Os dados foram analisados por meio dos requerimentos utilizados para acesso ao passe livre interestadual, a Convenção sobre os Direitos da Pessoa com Deficiência, a Lei Brasileira de Inclusão da pessoa com deficiência, as legislações federais de acesso ao passe livre interestadual, participação em audiência pública e debates sobre os direitos da pessoa com deficiência. Conclui-se, com este estudo, que o modelo de avaliação biopsicossocial proposto para a avaliação única da deficiência amplia o olhar sobre a pessoa com deficiência, pois reconhece as barreiras e o ambiente pouco sensível à diversidade humana como responsáveis por tornar a deficiência presente. Portanto, não se concentra nos aspectos corporais, mas busca avaliar a deficiência em seu contexto social e ambiental.

Palavras-chave: Deficiência; Mobilidade; Modelo Social; Biopsicossocial.

Abstract: This article aims to analyze the Implementation of the Single Model for the Evaluation of the Disability in Brazil and the right to mobility: an analysis of the validation of content of the Brazilian Functionality Index - IFBr to grant gratuity in interstate transportation for people with disabilities. It seeks to reflect on the Social Model and the perspective of biopsychosocial assessment of the disability. The data were analyzed using the requirements for access to the interstate free pass, the Convention on the Rights of Persons with Disabilities, the Brazilian Inclusion of Persons with Disabilities Act, federal legislation on access to the interstate free pass, participation in a public hearing and debates on the rights of persons with disabilities. It is concluded, with this study, that the biopsychosocial assessment model proposed for the single assessment of disability broadens the view on the disabled person, since it recognizes that barriers and the environment are not sensitive to human diversity as responsible for making disability present, therefore, does not focus on body aspects, but seeks to assess disability in its social and environmental context.

Keywords: Disability; Mobility; Social Model; Biopsychosocial.

Introdução

O presente artigo apresenta um trabalho de pesquisa realizado na Universidade de Brasília. A Universidade de Brasília é responsável por coordenar o projeto de

¹ Estudante de Graduação, Universidade de Brasília. E-mail: adelitalima12@gmail.com.

² Professor com formação em Serviço Social, Universidade de Brasília. E-mail: adelitalima12@gmail.com.

Implementação do Modelo Único de Avaliação e Valoração da Deficiência: uma análise do processo de validação do Índice de Funcionalidade Brasileiro (IFBr) pelas Políticas Sociais Brasileiras. Com isso, foi criado o grupo de pesquisa na área de Serviço Social, com a finalidade de debater, estudar e pesquisar sobre o processo de validação do instrumento único de avaliação. Diante disso, este artigo analisa o direito à mobilidade, relacionado ao Índice de Funcionalidade Brasileiro (IFBr) para a concessão da gratuidade no transporte interestadual para as pessoas com deficiência.

A Lei Brasileira de Inclusão (LBI), além de reconhecer as barreiras como responsáveis pela restrição de participação, anuncia Artigo 2º, parágrafo 1º que:

A avaliação da deficiência, quando necessária, será biopsicossocial, realizada por equipe multiprofissional e interdisciplinar e considerará: I - os impedimentos nas funções e nas estruturas do corpo; II - os fatores socioambientais, psicológicos e pessoais; III - a limitação no desempenho de atividades; e IV - a restrição de participação. (BRASIL, 2015, art. 2º).

E reconhece, também, em seu Artigo 2º, parágrafo 2º, que “*O Poder Executivo criará instrumentos para avaliação da deficiência*”. (BRASIL, 2015, p. 1).

O Índice de Funcionalidade Brasileiro – IFBr foi encomendado pelo Governo Federal para cumprir a determinação da Lei Brasileira de Inclusão (LBI), que propõe a necessidade de criação de um instrumento de avaliação da deficiência que seja capaz de contemplar o conceito de deficiência presente na Convenção sobre os Direitos das pessoas com Deficiência. Esse instrumento foi criado pelo Instituto de Estudos do Trabalho e Sociedade da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

O instrumento foi validado por 11 entes federativos para as 28 políticas e serviços federais destinados às pessoas com deficiência. O trabalho de validação tornou-se possível através do Comitê Nacional Gestor do Cadastro Único, que contou com técnicos e especialistas acionados pelas próprias políticas públicas, contando com o grupo de pesquisa da Universidade de Brasília para coordenar este processo de validação. A proposta, segundo o relatório construído pela Universidade de Brasília, é de preservar as características originais do instrumento, apenas corrigindo ausências e excessos. Desse modo, o instrumento validado para a avaliação única fica conhecido como IFBr Modificado.

O conceito de deficiência trazido pelo modelo social, que surge a partir dos estudos sobre a deficiência nos anos 1970, surge com a perspectiva de descentralizar a idéia de

deficiência como um corpo com impedimentos, que considera apenas o corpo com lesão, entendendo a deficiência exclusivamente como doença, expressado pelo modelo biomédico e reconhece as barreiras impostas socialmente como forma de impedimentos e restrição de participação. Desse modo, para realizar o estudo, os documentos sobre a Convenção sobre os direitos das Pessoas com Deficiência e a Lei Brasileira de Inclusão (LBI) tornam-se imprescindíveis para expor sobre a nova conceituação da deficiência no Brasil.

Neste escopo, o artigo analisa a concessão da gratuidade no transporte interestadual para pessoas com deficiência, com pesquisas a partir da avaliação biopsicossocial, com a perspectiva de aprofundar o conhecimento acerca das legislações e requerimentos específicos para o acesso ao transporte interestadual. O objetivo é o de aferir de que maneira se dá o acesso a política de transporte na atualidade e qual a perspectiva de acesso a partir do modelo único de avaliação da deficiência, incluindo os debates e audiências públicas que estão sendo efetuados para discutir sobre o novo processo de avaliação.

Para isso, o artigo se dividirá em cinco seções. Na primeira, é feita uma revisão bibliográfica acerca do conceito de deficiência, na segunda, um levantamento bibliográfico acerca das legislações, decretos e portarias que regulamentam a política de transporte destinada às pessoas com deficiência na atualidade, na terceira, é feita uma análise dos relatórios de validação de conteúdo produzidos pela equipe de pesquisa do Ministério dos Transportes, na quarta, análise sobre os debates feitos acerca da proposta de avaliação biopsicossocial da deficiência e, por fim, a última seção apresenta as considerações finais, propondo os resultados da análise efetuada.

Procedimentos metodológicos

Para realizar análises acerca das legislações federais específicas ao transporte interestadual para pessoas com deficiência, foi imprescindível debater sobre o conceito de deficiência proposto pelos estudos sobre a deficiência e o modelo social da deficiência. Dessa forma, foi indagado sobre a Convenção sobre os direitos da Pessoa com Deficiência, a Lei Brasileira de Inclusão (LBI), entre outros textos e debates que tornaram possível a compreensão sobre o novo conceito trazido a deficiência e sua importância para ampliar a proteção e os direitos às pessoas com deficiência.

O instrumento proposto para a avaliação única da deficiência, o IFBr, também foi analisado e discutido para fins de entendimento sobre a nova forma de avaliação da

deficiência, constatando-se que o instrumento considera que há restrições que impedem a participação efetiva das pessoas com deficiência na sociedade, incluindo na avaliação as barreiras e o contexto social no qual este sujeito está inserido.

Houve debates com a finalidade de refletir sobre os espaços não acessíveis e as opressões e desigualdades impostas às pessoas com deficiência. Tornam-se evidentes as discussões sobre a interação entre o corpo com impedimentos e ambientes com barreiras. Os debates públicos também proporcionaram maiores reflexões acerca do tema, evidenciando o debate sobre o modelo biopsicossocial de avaliação da deficiência proposto para a avaliação única em torno de todas as políticas públicas federais.

Houve a participação em audiência pública realizada no dia 13 de junho de 2018, para debater sobre o modelo biopsicossocial proposto para a avaliação única da deficiência. A audiência pública apresenta diversas reflexões, colocando a importância do modelo biopsicossocial de avaliação, pois permite uma mudança no ponto de vista das políticas públicas. A partir do momento em que se coloca a necessidade de avaliar a pessoa com deficiência dentro do seu contexto social, a avaliação deve ter caráter interdisciplinar e multiprofissional, ou seja, diversos profissionais com saberes diversos, mas que se propõem a trabalharem juntos para uma avaliação que seja sensível e inclusiva. Faz-se importante ressaltar que o IFBr dialoga com o modelo biopsicossocial para avaliação da deficiência.

Segundo relatório elaborado pela equipe da Universidade de Brasília, o instrumento conta com 41 atividades que foram divididas em 7 domínios, tendo como base a Classificação Internacional de Funcionalidade, Incapacidade e Saúde (CIF) e, para avaliar as atividades, utiliza a Medida de Independência Funcional (MIF) que foi adaptada para esse instrumento, que adota uma escala de 0 a 100 para avaliar a funcionalidade dos sujeitos.

Sendo assim, foi discutido sobre o Manual de Aplicação IFBr-M (2018), que utiliza a pontuação 100 - quando realiza a atividade de forma independente, sem nenhum tipo de adaptação ou modificação, na velocidade habitual e em segurança; 75 - realiza a atividade de forma adaptada, sendo necessário algum tipo de modificação ou adaptação ou realiza a atividade diferente da forma habitual ou mais lentamente; 50 - realiza a atividade com auxílio de terceiros, participando de alguma etapa da atividade, inclui preparo e supervisão; 25 - não realiza a atividade ou é totalmente dependente de terceiros para realizá-la, não participa de nenhuma etapa da atividade.

O IFBr identifica e avalia as barreiras externas, ou seja, fatores externos definidos pela CIF: Produtos e tecnologia; Ambiente natural e mudanças ambientais feitas pelo ser

humano; Apoio e Relacionamentos; Serviços Sistemas e Políticas. De acordo com o Manual IFBr-B (2018), a pontuação deve refletir sobre o desempenho e não sua capacidade e deve-se pontuar por qual motivo a pessoa avaliada não realiza determinada atividade. Sendo assim, o Índice de Funcionalidade Brasileiro tem que contemplar as várias realidades das pessoas com deficiência, reconhecendo as barreiras ambientais e sociais.

Rumo a um novo conceito sobre Deficiência – o modelo social

Durante muito tempo, a deficiência foi entendida como doença, tendo como centro as questões corporais, sendo certo que o saber médico esteve sempre à frente dessas reflexões sobre a deficiência, entendendo determinados corpos como “normais”, levando em consideração apenas os impedimentos, mas não as barreiras e restrições impostas.

De acordo com Diniz, 2007; Diniz; Barbosa; Santos, 2009:

Um corpo com impedimentos é o de alguém que vivencia impedimentos de ordem física, intelectual ou sensorial. Mas são as barreiras sociais que, ao ignorar os corpos com impedimentos, provocam a experiência da desigualdade. (Diniz, 2007; Diniz; Barbosa ; Santos, p. 67, 2009)

Sendo assim, a deficiência neste conceito está ligada à diversidade corporal e não como uma tragédia pessoal e a sociedade deve estar apta e sensível para que esses sujeitos possam participar e desenvolver suas atividades as quais estão restritos. O debate do modelo social da deficiência procura desmistificar a idéia da categoria da normalidade que define os corpos. Sabe-se que as pessoas com deficiência foram excluídas por muito tempo e a proposta do modelo social da deficiência é lutar por espaços, ambientes, leis e direitos que sejam acessíveis e proponham igualdade de condições para as pessoas deficientes.

A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, adotada pela ONU em 13 de dezembro de 2006, representou grande avanço para as pessoas com deficiência. Trata-se de um documento internacional que avança na perspectiva de direitos, pois contou com a participação das pessoas com deficiência em sua construção e desafiou a mudança no conceito de deficiência a que estava exposto, apresentando novos contornos para avaliar a deficiência, assim como a necessidade de promoção e proteção de seus direitos.

Portanto, a Convenção dos direitos da pessoa com deficiência define a deficiência como: “pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de natureza física, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua

participação plena e efetiva na sociedade com as demais pessoas”. (Protocolo Facultativo à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Doc. A/61/611, Nova Iorque, 13 dez, 2006. Artigo 1, p.15). Sendo assim, entende a deficiência como restrição de participação.

A Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com deficiência também representou grande avanço para as pessoas com deficiência. “Destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando à sua inclusão social e cidadania”. (Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015, art. 1º).

Sendo assim, a LBI também defende a participação plena e efetiva das pessoas com deficiência na sociedade. Portanto, considera a acessibilidade como possibilidade de acesso com segurança aos espaços, equipamentos urbanos, transportes, informação e comunicação. E entende as barreiras como impedimento de participação social, sendo elas, barreiras urbanísticas, arquitetônicas, nos transportes, nas comunicações e na informação, atitudinais e tecnológicas.

Transporte e mobilidade urbana – concessão do passe livre interestadual às pessoas com deficiência

A Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e a Lei Brasileira de Inclusão estabelecem os direitos das pessoas com deficiência ao transporte acessível. A Lei Brasileira de Inclusão, ao reconhecer o direito ao transporte, ressalta em seu Artigo 46:

O direito ao transporte e à mobilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida será assegurado em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, por meio de identificação e de eliminação de todos os obstáculos e barreiras ao seu acesso. (BRASIL, art 46, 2015).

Assim, segundo o Decreto 6.949, promulgado em 2009, estabelece Artigo 9:

A fim de possibilitar às pessoas com deficiência viver de forma independente e participar plenamente de todos os aspectos da vida, os Estados Partes tomarão as medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e comunicação, inclusive aos sistemas e tecnologias da informação e comunicação, bem como a outros serviços e instalações abertos ao público

ou de uso público, tanto na zona urbana como na rural. (BRASIL, art. 9, 2009)

Este estudo contou com a análise acerca das legislações que regulamentam o acesso ao transporte gratuito interestadual. A Lei nº 8.899, de 29/06/1994, concede passe livre interestadual às pessoas com deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual, nas modalidades rodoviária, ferroviária e aquaviária. O Decreto 3.691, de 19/12/2000, que regulamenta a Lei nº 8.899/94, decreta que empresas permissionárias e autorizatárias de transporte interestadual de passageiros reservarão dois assentos de cada veículo para ocupação das pessoas com deficiência. A Portaria nº 410-2014, disciplina a concessão e administração do benefício.

Ao solicitar o benefício do passe livre para o transporte interestadual, é necessário que o solicitante encaminhe ao Ministério dos Transportes, aos órgãos ou às entidades conveniadas, os documentos necessários ao cadastramento no Programa Passe Livre (BRASIL, p.1, 2012). O site do Ministério dos Transportes conta com orientações acerca dos documentos necessários e a forma de enviá-los. Há formulários para o requerimento de beneficiário, que conta com a declaração da composição da renda familiar, o atestado/relatório médico padrão elaborado pelo Ministério da Saúde, orientações para envio dos documentos pessoais e demais documentos. A necessidade de acompanhante deverá constar na declaração médica via atestado/relatório médico padrão.

Segundo a análise feita acerca dos relatórios de validação produzidos pela equipe de pesquisa do Ministério dos Transportes, os requerimentos preenchidos podem ser entregues no posto localizado no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e nas demais cidades brasileiras, podendo ser enviados pelos correios e, atualmente, conta com a opção de ser enviado via internet.

Desse modo, as empresas transportadoras deverão garantir “dois lugares por veículo tipo "convencional", localizados preferencialmente na primeira fila de poltronas, visando facilitar o acesso da pessoa com deficiência”. (BRASIL, p. 3, 2012).

O IFBr contempla diversas atividades da vida cotidiana das pessoas com deficiência. Em relação ao transporte, o domínio 3, item 3.7, avalia a atividade de utilizar transporte coletivo. Ao avaliar as barreiras externas, o instrumento contempla as barreiras de serviços, sistemas e políticas, ou seja, rede de serviços, sistemas e políticas que garantem a proteção social. Dessa forma, o transporte público é analisado dentro desse contexto. Pode-se concluir que o instrumento procura avaliar o contexto social e as barreiras que limitam a participação das pessoas com deficiência, pois o contexto tem papel fundamental no

desempenho das atividades. Segundo o Manual IFBr-B (2018), os fatores externos podem ser tanto limitantes por meio das barreiras, quanto facilitadores se houver acessibilidade e adaptações necessárias que sejam sensíveis.

Considerações finais

Com este estudo, conclui-se que a avaliação ainda está centrada na avaliação médica. Por meio da análise dos requerimentos propostos para a concessão do acesso ao benefício do passe livre interestadual, pode-se destacar que o atestado ressalta ser de avaliação de equipe multiprofissional, é proposto pelo Ministério da Saúde e pode contar com a assinatura de dois profissionais, sendo um, obrigatoriamente, médico especialista na área de deficiência. Contudo, este preenchimento conta com o número da Classificação Internacional de Doenças (CID).

Ao tornar obrigatório o preenchimento objetivando a compreensão da doença como central, obtém-se uma avaliação centrada no modelo biomédico. Segundo Pires (p.396, 2009), *“a CID, por ter o caráter de unificação e padronização da terminologia biomédica, restringe a compreensão da deficiência a impedimentos e incapacidades”*. Convém ressaltar que o atestado para concessão do passe livre interestadual expõe que o relatório deverá caracterizar a incapacidade permanente. Diante disso, percebe-se que a deficiência é entendida como incapacidade, o que reduz o conceito sobre a deficiência e o debate trazido pela Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência.

Diante da análise do relatório de validação de conteúdo produzido pela equipe de pesquisa do Ministério dos Transportes, é possível afirmar que os formulários/requerimentos preenchidos pelas pessoas com deficiência para acesso ao passe livre interestadual são de difícil compreensão, comprometendo o acesso da população ao benefício, pois exige informações diversas, sendo que não há orientações para o preenchimento. Assim, levando em consideração a renda familiar baixa e o contexto social no qual esses usuários estão inseridos, pode-se refletir que o nível de escolaridade faz com que a compreensão seja limitada. Com isso, conclui-se que há burocracia e dificuldade no acesso ao benefício.

A avaliação biopsicossocial proposta para a avaliação única da deficiência permite que o contexto social e ambiental seja avaliado. Nesse sentido, ao se avaliar as barreiras externas, permite entender por qual motivo a pessoa com deficiência não acessa determinados benefícios e serviços. Reconhecer as barreiras representa grande avanço, pois não se limita apenas ao impedimento físico, mas entende como as barreiras limitam e restringem o acesso na sociedade. O modelo único de avaliação para todas as políticas

federais permite que as pessoas com deficiência não sejam submetidas a várias avaliações, o que torna o acesso menos burocrático e mais amplo.

De acordo com o relatório elaborado pelo Ministério dos Transportes acerca do processo de validação de conteúdo, o Ministério possui atualmente informações sobre os 700.000 beneficiários, constando local de moradia, idade e tipo de deficiência. Porém, o Ministério não cruza dados com as demais políticas. Conclui-se que esse fator dificulta a avaliação das políticas sociais e, conseqüentemente, a vida das pessoas com deficiência. O modelo único de avaliação será imprescindível para a mudança dessa forma de avaliação.

Conclui-se que o IFBr torna a análise e avaliação para a concessão do passe livre interestadual mais eficiente, destaca uma nova forma de compreensão da deficiência e amplia o acesso e a proteção social às pessoas com deficiência.

Referências

BARBOSA. L. Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e Justiça: novos contornos das necessidades humanas para proteção social dos países signatários. 2013 (Doutorado). Pós-Graduação em Política Social, Universidade de Brasília, Brasília. Disponível em:

<http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/13581/1/2013_L%C3%ADviaBarbosaPereira.pdf> Acesso em: 17 de julho de 2018 .

BRASIL. Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência. Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm> Acesso em: 18 de julho de 2018.

BRASIL. Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8899.htm> Acesso em: 19 de julho de 2018.

BRASIL. Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3691.htm> Acesso em: 19 de julho de 2018.

BRASIL, Ministério dos Transportes. Disponível em: <<http://portal.transportes.gov.br/passelivre/>> Acesso em: 20 de julho de 2018.

BRASIL. Portaria nº 410, de 27 de novembro de 2014. Disponível em: <<https://www2.mppa.mp.br/sistemas/gcsubsites/upload/37/Portaria%20nr%20410%20Acompanhante%20do%20beneficiario%20do%20Prog%20Passe%20Livre.pdf>> Acesso em: 20 de julho de 2018.

Comissão de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência. Audiência Pública, 13 de junho de 2018. Disponível em:

<<https://www.youtube.com/watch?v=4oUD077aofM&index=13&list=PLitz1J-q25kO959lgXDysMkYrAoqxU8i>> Acesso em: 10 de julho de 2018.

DINIZ, Débora. O que é deficiência. São Paulo: Editora Brasiliense, 2007. Disponível em: <<https://pedagogiafadba.files.wordpress.com/2013/03/texto-1-o-que-c3a9-deficic3aancia.pdf>> Acesso em: 16 de julho de 2018.

Diniz, Debora; Barbosa, Lívia; Santos, Wederson. Deficiência, Direitos Humanos e Justiça. Sur. Revista Internacional de Direitos Humanos (Impresso), 11. 2009. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/sur/v6n11/04.pdf>> Acesso em: 19 de julho de 2018.

FUNDAÇÃO DE EMPREENDIMENTOS CIENTÍFICOS – FINATEC. Manual de aplicação IFBr-B, 2018. Acesso em: 16 de julho de 2018.

MINISTÉRIOS DOS TRANSPORTES. Relatórios de validação de conteúdo produzidas pela equipe de pesquisa do Ministério dos Transportes, 2017. Acesso em: 10 de julho de 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS [ONU]. Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Doc. A/61/611, Nova Iorque, 13 dez, 2006. Acesso em: 16 de julho de 2018.

PIRES, F.L. Deficiência e mobilidade: uma análise da legislação brasileira sobre gratuidade no transporte público. Revista Textos & Contextos Porto Alegre v. 8 n.2 p. 391-408. jul./dez. 2009. Disponível em; <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/fass/article/viewFile/6352/4651>> Acesso em: 17 de julho de 2018.

Protocolo Facultativo à Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência 2006. Doc. A/61/611, Nova Iorque, 13 dez, 2006. Acesso em: 16 de julho de 2018.

REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. 1º Relatório nacional da República Federativa do Brasil sobre o cumprimento das disposições da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, 2008-2010. Disponível em: <<http://www.inclusive.org.br/wp-content/uploads/2011/04/Relatorio-Monitoramento-Conveno-sobre-os-Direitos-das-Pessoas-com-Deficincia-ONU.pdf>> Acesso em: 12 de julho de 2018.