

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO E  
REGIONAL**

**DIEGO BUSS DE OLIVEIRA**

**JUSTIÇA NA MOBILIDADE E DIREITO À CIDADE: ANÁLISE DAS CONDIÇÕES  
DE MOBILIDADE URBANA, TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E ACESSO À  
CIDADE NA PERCEPÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM PORTO  
ALEGRE/RS**

**Porto Alegre**

**2024**

**DIEGO BUSS DE OLIVEIRA**

**JUSTIÇA NA MOBILIDADE E DIREITO À CIDADE: ANÁLISE DAS CONDIÇÕES  
DE MOBILIDADE URBANA, TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E ACESSO À  
CIDADE NA PERCEPÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM PORTO  
ALEGRE/RS**

Dissertação apresentada como requisito para a obtenção do título de Mestre em Planejamento Urbano e Regional no Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientador: Prof. Dr. Júlio Celso Borello Vargas

**Porto Alegre**

**2024**

## CIP – Catalogação na Publicação

Oliveira, Diego Buss

JUSTIÇA NA MOBILIDADE E DIREITO À CIDADE: ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE URBANA, TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E ACESSO À CIDADE NA PERCEPÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM PORTO ALEGRE/RS / Diego Buss de Oliveira. -- 2024.

211 f.

Orientador: Júlio Celso Borello Vargas.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitetura, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano Regional, Porto Alegre, BR-RS, 2024.

1. direito à cidade. 2. justiça na mobilidade. 3. abordagem das capacidades. 4. pessoa com deficiência. 5. mobilidade urbana I. VARGAS, Júlio Celso Borello, orient. II. Título.

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UFRGS com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

**DIEGO BUSS DE OLIVEIRA**

**JUSTIÇA NA MOBILIDADE E DIREITO À CIDADE: ANÁLISE DAS CONDIÇÕES  
DE MOBILIDADE URBANA, TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E ACESSO À  
CIDADE NA PERCEPÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM PORTO  
ALEGRE/RS**

Dissertação apresentada como requisito para a obtenção do título de Mestre em Planejamento Urbano e Regional no Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientador: Prof. Dr. Júlio Celso Borello Vargas

**Aprovado em:** Porto Alegre, 28 de maio de 2024.

BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Júlio Celso Borello Vargas  
PROPUR/UFRGS

---

Prof. Dr. Eber Pires Marzulo  
PROPUR/UFRGS

---

Prof. Dra. Christine Tessele Nodari  
PPGMPEP/UFRGS

---

Prof. Dra. Poliana de Souza Leite  
FCT/UFG

## DEDICATÓRIA

Manuela Aparecida, minha filha, é uma menina incrível que nasceu com encefalocele occipital, condição que resultou em múltiplas deficiências. Tornar-se pai de qualquer criança é uma experiência que muda nossa vida completamente. Tornar-se pai de um filho com múltiplas deficiências não apenas muda sua vida, mas exige que você se torne alguém completamente novo, obriga você a enfrentar desafios que parecem insuperáveis.

Atualmente, Manuela depende de nós para suas necessidades básicas, como alimentação, higiene, remédios e recreação, mas o que mais surpreende disso tudo é que eu preciso mais dela do que ela de mim. Faltam-me adjetivos para descrever o que ela significa em minha vida; ela me fez pai, é um exemplo incrível de amor, carinho, gentileza, felicidade, força e determinação. Sua chegada me tornou uma pessoa mais positiva, mais moderada e controlada ao falar, mais devagar para julgar o outro e mais rápido para estender a mão a outra pessoa, ensinando-me mais sobre a vida do que qualquer livro ou experiência anterior, e tudo isso sem dizer uma única palavra.

Embora estejamos empenhados em assegurar que Manuela tenha uma vida saudável e completa, eu não mudaria nada nela, mas espero mudar o mundo em seu benefício. Agradeço profundamente, minha menina, por escolher-me como sua família. Sou imensamente grato por tê-la ao meu lado.

Dedico este trabalho a você, Manuela, minha inspiração sempre!

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente, gostaria de conferir o crédito deste trabalho ao amor da minha vida, mãe das minhas filhas, minha esposa, Ana Paula. Gratidão pelo seu apoio perpétuo, resoluto e tão necessário, e por me incentivar em todos os aspectos da minha vida.

Maria Eduarda e Manuela Aparecida, papai ama muito vocês duas e está eternamente grato por me proporcionarem a motivação necessária para concretizar este trabalho.

À minha mãe Lenir e ao meu pai Jurandir, muito obrigado pelo amor e apoio sempre dispensado por ambos.

Aos meus irmãos Gabriel e Gabriela, sou profundamente grato por fazerem parte da minha vida e estarem sempre torcendo por mim.

Ao professor Júlio Vargas, pelos valiosos aprendizados, críticas construtivas, por acreditar no desenvolvimento desta pesquisa e me orientar na construção deste trabalho. Sem sua ajuda, eu não teria chegado até aqui.

Aos demais docentes do PROPUR, minha gratidão pelas lições aprendidas e por abrir minha mente para o complexo universo do planejamento urbano e regional, provocando-me a pensar diferente e explorar além dos limites tradicionais da engenharia e das exatas. Sem ter cursado as disciplinas do programa, jamais teria embarcado nesta jornada e nem poderia ter construído uma pesquisa sobre um tema tão relevante na nossa sociedade.

Agradeço às instituições Kinder, APAE, Cerepal, Educandário e Neuro Articolare por viabilizarem a realização de grande parte das entrevistas que compõem este trabalho em suas instalações, fazendo questão de citar Igor, Regina, Thamie, Priscila, Joseane, Cícero e Daiana.

Estou profundamente grato às pessoas com deficiência e seus acompanhantes entrevistados durante a elaboração deste trabalho. Vocês não apenas enriqueceram esta pesquisa, como também me proporcionaram uma verdadeira lição de vida, ao demonstrarem força, otimismo, determinação e coragem. Aprendi que existem muitos heróis não glorificados.

Aos meus colegas de mestrado do PROPUR, pela parceria, amizade, companheirismo e por compartilharem esse momento comigo e chegarem até aqui juntos.

Aos meus amigos e familiares, que me incentivaram e colaboraram com demonstrações de afeto e solidariedade.

Aos amigos gremistas integrantes do grupo “Jamais Temer”, pelo refúgio, pelas trocas de ideias descontraídas, e pelo escape da rotina, muitas vezes único.

Nunca me tornei quem sou sozinho, mas por meio de contribuições e depósitos feitos em minha vida por todos que encontrei, a quem sou também eternamente grato.

Quero finalizar agradecendo a Deus por ter me guiado ao longo dessa jornada e por me dar força, coragem, saúde, tranquilidade e sabedoria para concluir este trabalho.

“Só existe uma maneira de ver as coisas, até que  
alguém mostre como olhar para elas com outros olhos.”

(Pablo Picasso)

## RESUMO

A mobilidade urbana é parte essencial da vida na cidade, dada a necessidade das pessoas de movimentar-se pelo espaço para participar das atividades não-domésticas, seja trabalhar, estudar, recrear e adquirir bens e serviços. Historicamente, a plena possibilidade de se movimentar e atingir os destinos distribuídos pelo território sempre foi desigual, com profundas diferenças entre os diferentes estratos sociais, raciais, étnicos, de gênero, idade etc. Este quadro de desigualdade e exclusão promove o que hoje se conhece como "injustiça no transporte (mobilidade urbana)", conceito tributário das discussões mais amplas e já clássicas sobre o "direito à cidade". No Brasil, esse quadro é mais crítico dada a profunda desigualdade social que se reflete de maneira radical na urbanização das cidades do país, nas quais as populações de baixa renda são relegadas a periferias distantes e/ou enclaves centrais precários, geralmente em áreas de fragilidade ambiental e com irregularidade fundiária. O transporte público, em tese, poderia reduzir essa desigualdade, promovendo acesso mais favorável a essas populações, mas sua organização historicamente não corresponde a esse ideal de justiça, reforçando as iniquidades existentes. Um dos grupos mais discriminados e excluídos das políticas urbanas e de transporte são as pessoas com deficiência, que naturalmente já enfrentam maiores limitações ao deslocamento e, muitas vezes por serem de baixa renda e/ou por conviverem com limitações funcionais que os impossibilitam dirigir automóveis, recorrem ao transporte público. Porém, a baixa disponibilidade, a má qualidade do serviço, a falta de informação e a precariedade da infraestrutura de acessibilidade podem resultar em barreiras ainda maiores. A pesquisa adotou a "abordagem das capacidades" para examinar a vida das pessoas com deficiência em relação à mobilidade urbana e ao transporte público, em um quadro hipotético de exclusão social. O objetivo foi descrever seus padrões de mobilidade, compreender suas percepções e aspirações e identificar suas necessidades e barreiras ao transporte público, tomando como caso a cidade de Porto Alegre. Utilizaram-se métodos mistos, combinando dados secundários e análises quantitativas com coleta e interpretação de dados primários – entrevistas em profundidade para entender a experiência desses indivíduos. A base teórica incluiu conceitos como direito à cidade, desigualdade, exclusão e justiça na mobilidade urbana, baseando-se em autores como Henri

Lefebvre, David Harvey e Amartya Sen, buscando uma visão abrangente das condições objetivas e da percepção das pessoas com deficiência sobre o acesso à cidade e o transporte público no quadro das “capacidades”. Os resultados evidenciam as injustiças que o sistema urbano e de transporte impõem às pessoas com deficiência, que se deparam com uma imobilidade forçada, causada por infraestruturas urbanas que não atendem às suas necessidades. Para além das triviais questões de custo e comprometimento da renda familiar, as carências na acessibilidade das calçadas e paradas de ônibus e na disponibilidade de transporte público emergem como os obstáculos mais significativos ao exercício pleno de seus direitos e ao acesso integral à cidade, destacando a essencialidade da abordagem baseada nas capacidades para fomentar a justiça social dentro do ambiente urbano. Este estudo contribui para o desenvolvimento de políticas públicas que reconheçam a diversidade, impulsionando a criação de sistemas de mobilidade urbana igualmente variados e inclusivos, que mitiguem as desigualdades e promovam uma maior justiça na cidade.

**Palavras-chave:** Direito à cidade. Justiça na mobilidade. Abordagem das capacidades. Pessoa com deficiência. Mobilidade urbana.

## ABSTRACT

Urban mobility is an essential part of city life, given the need for people to move around to participate in non-domestic activities, whether for work, study, recreation, or to acquire goods and services. Historically, the full ability to move and reach destinations distributed across the territory has always been unequal, with deep differences among different social, racial, ethnic, gender, age groups, etc. This scenario of inequality and exclusion promotes what is known today as 'transport injustice (urban mobility),' a concept derived from broader and classic discussions about the 'right to the city.' In Brazil, this scenario is more critical due to the profound social inequality reflected radically in the urbanization of the country's cities, where low-income populations are relegated to distant peripheries and/or precarious central enclaves, usually in areas of environmental fragility and land irregularity. Public transportation, in theory, could reduce this inequality by providing more favorable access to these populations. However, its organization historically does not correspond to this ideal of justice, reinforcing existing inequities. One of the most discriminated and excluded groups from urban and transport policies are people with disabilities, who naturally already face greater limitations in mobility and often, due to low income and/or living with functional limitations that prevent them from driving cars, rely on public transport. However, the low availability, poor service quality, lack of information, and precarious accessibility infrastructure can create even greater barriers. The research adopted the 'capabilities approach' to examine the lives of people with disabilities concerning urban mobility and public transport in a hypothetical framework of social exclusion. The objective was to describe their mobility patterns, understand their perceptions and aspirations, and identify their needs and barriers to public transport, taking Porto Alegre as a case study. Mixed methods were used, combining secondary data and quantitative analyses with the collection and interpretation of primary data - in-depth interviews to understand these individuals' experiences. The theoretical basis included concepts such as the right to the city, inequality, exclusion, and justice in urban mobility, based on authors like Henri Lefebvre, David Harvey, and Amartya Sen, seeking a comprehensive view of the objective conditions and perceptions of people with disabilities regarding access to the city and public transport within the 'capabilities'

framework. The results highlight the injustices that the urban and transport systems impose on people with disabilities, who face forced immobility caused by urban infrastructure that does not meet their needs. Beyond the usual issues of cost and impact on household income, the lack of accessibility in sidewalks and bus stops and the availability of public transport emerge as the most significant obstacles to the full exercise of their rights and comprehensive access to the city, emphasizing the essential nature of the capabilities approach to fostering social justice within the urban environment. This study contributes to the development of public policies that recognize diversity, driving the creation of equally varied and inclusive urban mobility systems that mitigate inequalities and promote greater justice in the city.

**Keywords:** Right to the city. Mobility justice. Capabilities approach. Person with disability. Urban mobility.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Relação entre desvantagem de transporte ou social e exclusão social ...	42
Figura 2 – Fases da evolução dos direitos das pessoas com deficiência.....	53
Figura 3 – Linha do tempo da legislação internacional dos direitos das pessoas com deficiência .....	55
Figura 4 – Linha do tempo da legislação nacional dos direitos das pessoas com deficiência .....	61
Figura 5 – Fluxograma do processo de análise dos dados quantitativos .....	75
Figura 6 – Diagrama de Pareto setorizado por 3 faixas principais.....	77
Figura 7 – Formas de representação do diagrama de Pareto .....	78
Figura 8 – Número total de pessoas com deficiência por região de OP e serviços...	82
Figura 9 – Trechos com corredores ou faixas exclusivas para ônibus em POA.....	85
Figura 10 – Obstáculos que prejudicam a caminhabilidade no centro de POA.....	94
Figura 11 – Demanda das 25 linhas mais utilizadas por deficientes .....	101
Figura 12 –Total de passageiros com deficiência e acompanhantes transportados por bairro de origem das linhas .....	102
Figura 13 –Renda familiar de cada bairro de Porto Alegre (a) e demanda de passageiros com deficiência (b).....	103
Figura 14 – Matriz de deslocamento dos entrevistados.....	120
Figura 15 – Linhas utilizadas pelos entrevistados.....	127
Figura 16 – Motivações para o uso do serviço de transporte exclusivo porta-porta	179

## LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 – Modelo de parada de Porto Alegre do tipo MFV .....	86
Imagem 2 – Modelo de parada de Porto Alegre do tipo M2.....	87
Imagem 3 – Modelo de parada de Porto Alegre do tipo Parada Segura .....	87
Imagem 4 – Novo modelo de parada de Porto Alegre .....	89
Imagem 5 – Terminal triângulo Porto Alegre.....	91

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Distribuição por tipo de deficiência .....	56
Gráfico 2 – Número total de pessoas com deficiência por tipo em Porto Alegre .....	81
Gráfico 3 – Pessoas com deficiência por região de OP de Porto Alegre.....	81
Gráfico 4 – Evolução anual da média mensal de passageiros equivalentes, km e frota em POA.....	96
Gráfico 5 – Comparativo 2019 x 2022 da frota em POA.....	97
Gráfico 6 – Percentual de pessoas com e sem deficiência por região de OP e percentual de passageiros transportados no transporte público com e sem deficiência .....	104
Gráfico 7 – Passageiros com e sem deficiência transportados por faixa horária ....	106
Gráfico 8 – Histograma com curva de distribuição normal de idade dos participantes (esquerda) e acompanhantes (direita) .....	109
Gráfico 9 – Tempo médio de deslocamento por modo de transporte .....	122
Gráfico 10 – Comprometimento da renda familiar por modo de transporte .....	124
Gráfico 11 – Satisfação com facilidade de chegar até ponto de ônibus .....	130
Gráfico 12 – Satisfação com a distância de caminhada até o ponto de ônibus.....	131
Gráfico 13 – Satisfação com a facilidade de embarque e desembarque.....	131
Gráfico 14 – Satisfação com as calçadas no entorno do ponto de ônibus .....	132
Gráfico 15 – Satisfação com existência de informação sobre o local das paradas .	133
Gráfico 16 – Satisfação com a rede de transporte.....	134
Gráfico 17 – Satisfação com frequência dos ônibus .....	134
Gráfico 18 – Satisfação com a disponibilidade de serviço noturnos .....	135
Gráfico 19 – Satisfação com a disponibilidade de serviços nos finais de semana ..	135
Gráfico 20 – Satisfação com o tempo de caminhada até o ponto de ônibus .....	136
Gráfico 21 – Satisfação com o tempo de espera dos ônibus.....	137
Gráfico 22 – Satisfação com o tempo de viagem dos ônibus .....	137
Gráfico 23 – Percepção sobre o tempo de viagem de ônibus em comparação o deslocamento de carro.....	138
Gráfico 24 – Satisfação com a pontualidade no horário de saída dos ônibus .....	138
Gráfico 25 – Satisfação com a pontualidade no horário de chegada dos ônibus ....	139
Gráfico 26 – Satisfação quanto ao congestionamento enfrentado pelos ônibus .....	140

Gráfico 27 – Satisfação com o cumprimento do itinerário.....	140
Gráfico 28 – Satisfação com a acessibilidade das paradas, estações e terminais..	141
Gráfico 29 – Satisfação com a iluminação das paradas, estações e terminais .....	142
Gráfico 30 – Satisfação com a limpeza das paradas, estações e terminais .....	142
Gráfico 31 – Satisfação com a proteção contra sol e chuva nas paradas .....	143
Gráfico 32 – Satisfação com a lotação das áreas de espera das paradas .....	143
Gráfico 33 – Satisfação com o estado de conservação das paradas .....	144
Gráfico 34 – Satisfação com as informações nas paradas, estações e terminais ...	144
Gráfico 35 – Satisfação com a segurança nas paradas, estações e terminais.....	145
Gráfico 36 – Satisfação com a acessibilidade dos ônibus .....	146
Gráfico 37 – Satisfação com a iluminação interna dos ônibus.....	146
Gráfico 38 – Satisfação com a limpeza dos ônibus .....	147
Gráfico 39 – Satisfação com a ventilação e temperatura dos ônibus .....	147
Gráfico 40 – Satisfação com a disponibilidade de lugares para viajar sentado .....	148
Gráfico 41 – Satisfação com a lotação dos ônibus .....	148
Gráfico 42 – Satisfação com o conforto dos ônibus.....	149
Gráfico 43 – Satisfação com o nível de ruído interno dos ônibus .....	149
Gráfico 44 – Satisfação com o nível de vibração interna dos ônibus.....	150
Gráfico 45 – Satisfação com as informações nos ônibus .....	150
Gráfico 46 – Satisfação com a segurança dentro do ônibus.....	151
Gráfico 47 – Facilidade de acessar e entender as informações no site, aplicativos e central de atendimento.....	152
Gráfico 48 – Qualidade do serviço da central de atendimento .....	153
Gráfico 49 – Satisfação com o respeito dos motoristas e/ou cobradores .....	153
Gráfico 50 – Satisfação com o respeito dos demais funcionários.....	154
Gráfico 51 – Satisfação quanto a preocupação dos funcionários em atender bem os clientes .....	154
Gráfico 52 – Satisfação quanto a preocupação dos funcionários em atender pessoas com deficiência.....	155
Gráfico 53 – Lazer preferido dos entrevistados .....	157
Gráfico 54 – Opções de lazer no bairro, próximo ou longe da residência dos entrevistados .....	158
Gráfico 55 – Conhecimento dos pontos turísticos da cidade pelos entrevistados ...	159

Gráfico 56 – Gráfico de Pareto das principais barreiras na mobilidade para pessoas com deficiência.....	161
Gráfico 57 – Gráfico de Pareto do impacto da mobilidade urbana na qualidade de vida, autonomia e independência das PCDs .....	165
Gráfico 58 – Gráfico de Pareto das iniciativas que o governo poderia melhorar para as pessoas com deficiência .....	169
Gráfico 59 – Gráfico de Pareto do que as pessoas poderiam fazer para facilitar a vida das pessoas com deficiência .....	172
Gráfico 60 – Resposta sobre o interesse de ter um veículo motorizado próprio .....	178
Gráfico 61 – Resposta sobre se o automóvel traria melhores condições de deslocamento .....	178

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Principais trabalhos selecionados .....	34
Quadro 2 – Tipos de deficiências e definições legais .....	52
Quadro 3 – Legislação Municipal de Porto Alegre relacionada à acessibilidade.....	65
Quadro 4 – Critérios do desenho amostral da pesquisa .....	73
Quadro 5 – <i>Checklist</i> dos elementos característicos das paradas de POA.....	90
Quadro 6 – <i>Checklist</i> dos elementos característicos dos terminais de POA .....	92
Quadro 7 – Detalhamento dos perfis entrevistados .....	107
Quadro 8 – Barreiras na mobilidade urbana para pessoas com deficiência.....	162
Quadro 9 – Impactos da mobilidade urbana na qualidade de vida, autonomia e independência das pessoas com deficiência .....	165
Quadro 10 – Iniciativas que o governo poderia melhorar para as pessoas com deficiência .....	170
Quadro 11 – Iniciativas que as pessoas poderiam fazer para facilitar a vida das pessoas com deficiência .....	173

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Total de cartões TRI especial distribuídos por entidade .....	99
Tabela 2 – Passageiros transportados por tipo de dia com ou sem deficiência .....	100
Tabela 3 – Gênero e cor dos participantes .....	108
Tabela 4 – Naturalidade e estado civil dos participantes .....	109
Tabela 5 – Escolaridade dos participantes .....	110
Tabela 6 – Ocupação dos participantes .....	111
Tabela 7 – Convívio familiar dos participantes.....	111
Tabela 8 – Localização de moradia dos participantes .....	112
Tabela 9 – Classificação da distribuição residencial dos participantes.....	113
Tabela 10 – Renda individual dos participantes.....	113
Tabela 11 – Renda familiar dos participantes .....	113
Tabela 12 – Composição entre a área de residência, renda e cor dos participantes .....	114
Tabela 13 – Tipo de deficiência dos participantes .....	115
Tabela 14 – Clínicas e instituições frequentadas pelos participantes.....	116
Tabela 15 – Formas de comunicação dos participantes.....	116
Tabela 16 – Equipamentos ou modo de auxílio para locomoção dos participantes	117
Tabela 17 – Frequência das viagens dos participantes .....	117
Tabela 18 – Primeiro modo de transporte dos participantes.....	118
Tabela 19 – Segundo modo de transporte dos participantes.....	118
Tabela 20 – Terceiro modo de transporte dos participantes.....	118
Tabela 21 – Motivo das viagens dos participantes .....	119
Tabela 22 – Principais destinos dos participantes .....	119
Tabela 23 – Outros destinos dos participantes .....	121
Tabela 24 – Tempo gasto com deslocamento pelos participantes .....	121
Tabela 25 – Despesa mensal com transporte dos participantes .....	123
Tabela 26 – Gasto com transporte conforme renda e modo de deslocamento .....	125
Tabela 27 – Faz integração com o transporte público .....	128
Tabela 28 – Participantes com ou sem gratuidade no transporte público .....	128
Tabela 29 – Modo de acesso ao transporte público dos participantes .....	129
Tabela 30 – Distância de caminhada até a parada pelos participantes.....	129

Tabela 31 – Condições das calçadas até o ponto de parada .....	129
Tabela 32 – Meios para obter informações sobre o transporte público .....	152
Tabela 33 – Moradia longe de opções de lazer, local da residência e renda .....	159
Tabela 34 – Locais de lazer frequentados pelos participantes .....	160
Tabela 35 – Principais causas para não utilizar o transporte público .....	175
Tabela 36 – Principais itens que fariam voltar a utilizar o transporte público .....	176
Tabela 37 – Posse de veículo motorizado por região, cor e renda .....	177
Tabela 38 – Causas mais recorrentes citadas pelos entrevistados .....	180

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADA	American with Disabilities Act
APAE	Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais
ATP	Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre
CAIS	Coordenadoria de Acessibilidade e Inclusão Social
COMDEPA	Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Porto Alegre
DRT	Demand Responsive Transit
EDOM	Pesquisa de Origem e Destino de Porto Alegre
EPTC	Empresa Pública de Transporte e Circulação
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Índice de Pesquisa Econômica Aplicada
NTU	Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos
OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
OP	Orçamento Participativo
PIB	Produto Interno Bruto
PNS	Pesquisa Nacional de Saúde
SMOI	Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura de Porto Alegre
SMS	Secretaria Municipal da Saúde de Porto Alegre
SPTRANS	São Paulo Transportes S/A
STS	Special Transit Services
TEA	Transtorno do Espectro Autista
WRI	World Resources Institute

## SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO .....	24
1.1 PROBLEMA DE PESQUISA .....	27
1.2 QUESTÃO DE PESQUISA .....	27
1.3 HIPÓTESE .....	27
1.4 OBJETIVOS .....	27
<b>1.4.1 Objetivo geral .....</b>	<b>28</b>
<b>1.4.2 Objetivos específicos .....</b>	<b>28</b>
1.5 DELINEAMENTO DA PESQUISA.....	28
1.6 JUSTIFICATIVA .....	29
1.7 ESTRUTURA DO TRABALHO.....	32
1.8 QUADRO DE REFERÊNCIAS TEÓRICO-METODOLÓGICAS.....	32
<b>1.8.1 Linhas teóricas .....</b>	<b>32</b>
<b>1.8.2 Referências quanto à temática e metodologia do trabalho .....</b>	<b>33</b>
2 REVISÃO DE LITERATURA .....	35
2.1 DIREITO À CIDADE.....	35
2.2 JUSTIÇA E EQUIDADE NO TRANSPORTE .....	38
2.3 ABORDAGEM DAS CAPACIDADES: CONCEITO GERAL.....	43
2.4 ACESSIBILIDADE URBANA.....	50
2.5 POLÍTICAS PÚBLICAS, LEGISLAÇÃO E SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA .....	51
<b>2.5.1 Na esfera mundial .....</b>	<b>53</b>
<b>2.5.2 No Brasil.....</b>	<b>59</b>
<b>2.5.3 Em Porto Alegre .....</b>	<b>63</b>
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS .....	67
3.1 ESTUDO QUANTITATIVO DO TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS COM DEFICIÊNCIA EM PORTO ALEGRE .....	68
3.2 ESTUDO QUANTI-QUALITATIVO DO COMPORTAMENTO DE VIAGEM, PERCEPÇÃO E SATISFAÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA USUÁRIAS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PORTO ALEGRE .....	69
<b>3.2.1 Caracterização da pesquisa .....</b>	<b>70</b>
<b>3.2.2 Participantes e locais de aplicação da pesquisa .....</b>	<b>70</b>

<b>3.2.3 Instrumento e procedimentos para coleta de dados</b> .....	<b>70</b>
<b>3.2.4 Amostra de participantes</b> .....	<b>72</b>
<b>3.2.5 Análise dos questionários</b> .....	<b>74</b>
3.2.5.1 Análise dos dados quantitativos.....	74
3.2.5.2 Análise dos dados qualitativos .....	75
<b>4 RESULTADOS E DISCUSSÃO</b> .....	<b>79</b>
<b>4.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DE PORTO ALEGRE/RS: A CIDADE, MOBILIDADE URBANA, ACESSIBILIDADE E TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO</b> .....	<b>79</b>
<b>4.1.1 A cidade</b> .....	<b>79</b>
<b>4.1.2 A população</b> .....	<b>80</b>
<b>4.1.3 Mobilidade urbana e acessibilidade</b> .....	<b>83</b>
4.1.3.1 Infraestrutura de transporte público .....	84
4.1.3.2 Tipologia das paradas, estações e terminais .....	85
4.1.3.3 Infraestrutura para pedestres – calçadas e travessias.....	92
4.1.3.4 Serviço de transporte público de passageiros .....	94
<b>4.2 TRANSPORTE PÚBLICO DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM PORTO ALEGRE</b> .....	<b>98</b>
<b>4.2.1 Total de passageiros com deficiência transportados por linha</b> .....	<b>100</b>
<b>4.2.2 Total de passageiros com deficiência transportados por bairro</b> .....	<b>101</b>
<b>4.2.3 Total de passageiros com deficiência transportados por faixa horária</b> .	<b>105</b>
<b>4.3 MOBILIDADE URBANA DE PCDS EM PORTO ALEGRE</b> .....	<b>106</b>
<b>4.3.1 Caracterização dos indivíduos e acompanhante</b> .....	<b>107</b>
<b>4.3.2 Detalhamento das deficiências e recursos de suporte</b> .....	<b>115</b>
<b>4.3.3 Comportamento de viagem</b> .....	<b>117</b>
<b>4.3.4 Uso do transporte público coletivo</b> .....	<b>126</b>
<b>4.3.5 Satisfação com o transporte público</b> .....	<b>130</b>
4.3.5.1 Acesso ao transporte .....	130
4.3.5.2 Disponibilidade de serviços.....	133
4.3.5.3 Rapidez do deslocamento.....	136
4.3.5.4 Confiabilidade.....	138
4.3.5.5 Conforto das paradas, estações e terminais.....	140
4.3.5.6 Conforto dos ônibus .....	145
4.3.5.7 Informação e atendimento ao cliente .....	151

4.3.5.8 Síntese dos resultados da pesquisa de satisfação do transporte público coletivo .....	155
<b>4.3.6 Opiniões de aspectos da vida e bem-estar pessoal associados à mobilidade urbana .....</b>	<b>157</b>
4.3.6.1 Lazer .....	157
4.3.6.2 Barreiras que tornam o ir e vir das pessoas com deficiência difícil.....	160
4.3.6.3 Condições de mobilidade urbana e impacto na qualidade de vida, autonomia e independência das pessoas com deficiência .....	164
<b>4.3.7 Aspirações e possibilidades .....</b>	<b>168</b>
4.3.7.1 Iniciativas que o governo poderia promover .....	168
4.3.7.2 Iniciativas que as pessoas poderiam fazer .....	172
4.3.7.3 Preferências e uso do automóvel.....	175
4.3.7.4 Transporte especializado .....	178
5 CONCLUSÃO.....	181
REFERÊNCIAS .....	187
APÊNDICE 1 – MODELO DE QUESTIONÁRIO.....	198
APÊNDICE 2 – PERGUNTAS ABERTAS: TRANSCRIÇÕES PARCIAIS DAS ENTREVISTAS .....	203

## 1 INTRODUÇÃO

As cidades, como espaços de convivência humana, são sustentadas por pilares fundamentais como o desenvolvimento econômico, emprego, educação, saúde, lazer, habitação, circulação. Apesar das expectativas de direitos universalmente oferecidos às populações urbanas, a realidade apresenta-se frequentemente distinta, sem a garantia de igualdade de oportunidades, o que resulta em tensões sociais e segregação.

Verlinghieri e Schwanen (2020) argumentam que as cidades são palcos de desigualdades e conflitos, frequentemente agravados por políticas urbanísticas e de uso do solo injustas. Tais políticas podem culminar em um fenômeno denominado "exclusão social", um termo cunhado por René Lenoir (1974) que engloba a marginalização econômica, política e social, sublinhando o isolamento de grupos minoritários frequentemente à margem e obstaculizados na participação plena dos benefícios urbanos (Duncan, 2004).

Lenoir descreve a exclusão social como um fenômeno complexo, afetando diversos grupos de indivíduos, dentre eles as pessoas com deficiência. Ele chama atenção para o fato de que a exclusão social não é apenas uma questão de pobreza econômica, mas também inclui a falta de acesso a serviços sociais, isolamento social e negação de oportunidades que são essenciais para participar plenamente da vida social e cívica (Pereira, 2013).

O direito à cidade, introduzido por Henri Lefebvre em 1968, é um conceito formado por vários elementos e dinâmico que abrange o direito de habitar, criar e participar plenamente da vida urbana (Lefebvre, 2001). Este direito desafia as políticas que depreciam o uso coletivo do espaço urbano e defende a transformação pessoal e coletiva pela reorganização da cidade. De acordo com David Harvey (2013), o direito à cidade é tanto um direito humano quanto um direito coletivo, envolvendo a capacidade social de modelar a produção do espaço urbano.

Neste sentido, a cidade inclusiva é um espaço que proporciona a igualdade de direitos e participação, independentemente de diferenças sociais ou individuais, implicando que a sociedade e o governo compartilham responsabilidades na defesa e promoção desse direito (Marcuse, 2012).

A mobilidade urbana emerge como instrumento vital para a integração social, oferecendo liberdade de movimento na cidade por meio de diferentes modalidades, o que se configura como um desafio particularmente árduo para pessoas com deficiência. A "abordagem das capacidades", segundo Sen (1993), salienta a valorização da vida para além de indicadores econômicos, focando na autonomia e liberdade dos indivíduos, e serve de ferramenta para examinar as trajetórias de vida e os impactos da exclusão social em diversos aspectos, incluindo o transporte público.

O papel do transporte público na habilitação de uma vida significativa é ressaltado por Martens (2016), e é indissociável do "direito à cidade" conforme definido por Lefebvre (2001), que compreende não somente o acesso físico, mas também a liberdade, a individualização na socialização, o habitat e a participação ativa na vida comunitária urbana.

As pessoas com deficiência no Brasil, encaram uma série de barreiras que limitam significativamente sua plena integração e participação na social. A efetivação do direito à cidade para esses indivíduos – crucial na promoção da inclusão social e garantia do direito de cidadania – é frequentemente obstaculizada, sendo o acesso ao transporte público um elemento central para essa inclusão/exclusão. Em geral, a infraestrutura e os serviços de transporte público, especialmente em países como o Brasil, não correspondem adequadamente o atendimento das necessidades dessas pessoas, alimentando o ciclo de exclusão (Brasil, 2004).

As pessoas com deficiência têm sido segregadas do restante da sociedade por muitos séculos, não sendo consideradas como cidadãos com direitos, nem mesmo para proteger sua própria condição. Essa realidade persistiu com maior gravidade até a metade do século XX, quando inúmeros soldados sobreviventes da Segunda Guerra Mundial passaram a conviver com mutilações e deficiência de todos os tipos, resultando em um despertar de consciência que levou à elaboração de uma série de documentos internacionais para garantir a proteção e efetivação de direitos fundamentais (Dicher; Trevisam, 2014).

A própria Declaração Universal dos Direitos Humanos, promulgada em 1945 exatamente ao final da Segunda Guerra Mundial, afirma:

Todo ser humano tem capacidade para gozar os direitos e as liberdades estabelecidos nesta Declaração, sem distinção de qualquer espécie, seja de raça, cor, sexo, língua, religião, opinião política ou de outra natureza, origem

nacional ou social, riqueza, nascimento, ou qualquer outra condição. (Declaração Universal dos Direitos Humanos, Artigo 2, item 1, 1948).

No Brasil, a Constituição de 1988 deu início ao processo de mudança legislativa com a alteração da visão legal das pessoas com deficiência perante a sociedade. Essa mudança substituiu uma visão paternalista e assistencialista pela equiparação de oportunidades, garantindo o exercício pleno da cidadania (Brasil, 2015).

Após esse período, novas iniciativas surgiram para permitir que as pessoas com deficiência pudessem se desenvolver como indivíduos e participar ativamente da sociedade. Dentre elas, destaca-se a Lei 13.146, de 6 de julho de 2015, que criou o Estatuto da Pessoa com Deficiência, representando a instrumentalização dos comandos constitucionais ao reforçar o enfoque social como mudança de paradigma que permite o pleno exercício dos direitos e garantias fundamentais.

Destinado a assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência e principalmente sua inclusão social e efetivação plena de sua cidadania, o Estatuto da Pessoa com Deficiência surgiu no ano de 2015 para atender uma significativa população que, até então, se encontrava esquecida e inviabilizada pelo direito brasileiro. Esse estatuto é considerado um marco sem precedentes no Brasil (Brasil, 2015).

De acordo com a Organização Mundial da Saúde (OMS, 2023), 16% da população mundial é afetada por algum tipo de deficiência – ou seja, uma a cada seis pessoas. No Brasil, segundo a Pesquisa Nacional de Saúde (PNS) realizada em 2019, identificou-se que 8,4% da população com dois anos ou mais possui algum tipo de deficiência, representando 17,3 milhões de pessoas (IBGE, 2022).

Apesar de novas previsões normativas e avanços a favor das pessoas com deficiência, o atendimento desses direitos nem sempre é efetivado. Ainda existem pessoas com deficiência excluídas da sociedade por vários impedimentos para a sua inserção plena.

No contexto dos direitos fundamentais para as pessoas com deficiência, a mobilidade urbana desempenha um papel essencial. Ela garante a liberdade e as oportunidades de acesso aos serviços básicos, possibilitando o gozo dos direitos fundamentais sociais ao lazer, à saúde, à educação, ao trabalho e ao direito à cidade. Sendo assim, o transporte público torna-se um pilar fundamental e indispensável para a participação social e econômica desses indivíduos.

O fornecimento de um transporte público eficiente tem o potencial de mitigar desigualdades sociais e ambientais amplas, incluindo o combate às mudanças climáticas e à pobreza (IPEA, 2011). Além disso, é reconhecido pela Organização Mundial da Saúde (OMS, 2023) como um determinante social crucial para a saúde. É também vital para assegurar a participação integral de pessoas com deficiência em todos os aspectos da vida cotidiana, conforme estipulado no Estatuto da Pessoa com Deficiência (Brasil, 2015).

### 1.1 PROBLEMA DE PESQUISA

O problema aqui estudado é a influência da mobilidade urbana, especialmente por meio do transporte público, na inclusão social e na qualidade de vida na cidade das pessoas com deficiência, investigando se as políticas públicas – que se efetivam através da infraestrutura e dos serviços de transporte – facilitam sua plena participação na sociedade e acesso à vida urbana, ou se, ao contrário, constituem obstáculos a serem superados.

### 1.2 QUESTÃO DE PESQUISA

Como o sistema de mobilidade urbana de Porto Alegre, especialmente o transporte público, afeta o acesso das pessoas com deficiência aos espaços, serviços e oportunidades da cidade e, conseqüentemente, impacta seus direitos?

### 1.3 HIPÓTESE

A hipótese principal do trabalho é: as condições de mobilidade urbana – infraestrutura e serviços, particularmente o transporte público – de Porto Alegre representam barreiras para as pessoas com deficiência, causando exclusão social e ausência de direito à cidade.

### 1.4 OBJETIVOS

Os objetivos desse trabalho estão classificados em objetivo geral e objetivos específicos, descritos a seguir.

### 1.4.1 Objetivo geral

O objetivo principal do trabalho é **avaliar se, e em que grau, o transporte público coletivo da cidade de Porto Alegre representa barreiras de acesso à cidade para as pessoas com deficiência.**

### 1.4.2 Objetivos específicos

Para atingir plenamente o objetivo geral da pesquisa e responder à sua questão fundamental, é necessário alcançar respostas parciais e completar as seguintes metas:

- a) quantificar e compreender o **padrão de utilização do transporte público coletivo** por pessoas com deficiência em Porto Alegre, incluindo aspectos territoriais como locais de moradia e destinos frequentes e aspectos do comportamento de viagem como horários, frequência, linhas de transporte público e trajetos utilizados;
- b) descrever e discutir o **nível de satisfação** que as pessoas com deficiência possuem em relação ao transporte público de Porto Alegre, incluindo aspectos de acessibilidade, conforto, custo, disponibilidade de informação e reconhecimento das suas necessidades;
- c) compreender e discutir, como conclusão com potencial de generalização, o **impacto da realidade da mobilidade urbana de Porto Alegre – infraestrutura e serviço de transporte público da cidade – sobre a qualidade de vida**, a autonomia e o acesso a oportunidades das pessoas com deficiência, à luz dos conceitos do direito à cidade.

## 1.5 DELINEAMENTO DA PESQUISA

Este estudo adota um delineamento de pesquisa hipotético-dedutivo, com estudo de caso único do ponto de vista territorial – a cidade de Porto Alegre – e múltiplo quanto aos sujeitos – amostra de pessoas com deficiência residentes na cidade. Conceitualmente, explora a **intersecção entre mobilidade urbana e acessibilidade para pessoas com deficiência sob a luz das “capacidades” de**

**Sen e, metodologicamente utiliza métodos mistos, combinando análise de dados quantitativos secundários agregados e anônimos provenientes do sistema de transporte público e dados primários quantitativos e qualitativos coletados por meio de entrevistas individuais.**

Na **primeira parte** é empregado um estudo descritivo de dados estatísticos referentes ao sistema de mobilidade urbana e ao uso do transporte público por indivíduos com deficiência em Porto Alegre.

A **segunda etapa** do trabalho envolve a aplicação e análise de entrevistas com pessoas ou familiares de pessoas com deficiência, utilizando técnicas de análise descritiva a partir de perguntas estruturadas e técnicas de análise de conteúdo na transcrição das perguntas abertas, buscando padrões e temas recorrentes que emergem das narrativas pessoais sobre a mobilidade urbana.

O intuito é **construir um panorama compreensivo das barreiras e dos elementos facilitadores para a inclusão, resultando em um diagnóstico do impacto da mobilidade urbana e do transporte público na vida das pessoas com deficiência.**

## 1.6 JUSTIFICATIVA

Uma das principais conquistas da sociedade moderna é a consolidação do direito dos cidadãos com deficiência à participação igualitária na vida da sociedade. Reconhece-se, com isso, que a vida para ser digna, precisa, intrinsecamente, da mais ampla liberdade possível, sendo papel do poder público garantir que esses indivíduos possuam condições materiais mínimas para a existência com dignidade (BRASIL, 2015).

As condições de mobilidade urbana desempenham um papel fundamental na vida das pessoas, especialmente para as pessoas com deficiência. O transporte público é utilizado rotineiramente por muitas pessoas com deficiência e a quantidade de dificuldades que enfrentam depende da natureza e extensão da deficiência, da situação em que estão envolvidos e das condições de mobilidade urbana e do transporte público disponível.

A disponibilidade de infraestruturas acessíveis é essencial para inclusão desses indivíduos, de modo que possam se comunicar com o mundo exterior de forma

igualitária. No entanto, as barreiras de acesso à cidade continuam a ser sentidas por pessoas com deficiência de todas as idades e as suas participações nas atividades quotidianas são substancialmente afetadas (Stafford; Tye, 2023).

No contexto do transporte público, o sistema é geralmente projetado para passageiros fisicamente aptos e financeiramente estáveis, em vez de para uma multiplicidade de passageiros dependentes, ou seja, a estrutura e a concepção dos sistemas de transporte público criam barreiras para as pessoas com deficiência devido à falta de compreensão e prioridade da deficiência por parte dos planejadores de transportes (Levine; Karner, 2023).

No Brasil, embora o Estatuto da Pessoa com Deficiência (BRASIL, 2015), assegure o direito ao transporte e à mobilidade urbana, observa-se uma lacuna entre a lei e a realidade cotidiana. As infraestruturas urbanas, incluindo calçadas, pontos de ônibus e o próprio sistema de transporte público, apresentam-se frequentemente em condições inadequadas. Isso dificulta a capacidade de deslocamento das pessoas com deficiência, limitando o acesso a oportunidades e conseqüentemente dificultando a melhoria de suas condições de vida (Gleeson, 1998).

Em Porto Alegre, o transporte público é o principal meio de transporte das pessoas com deficiência e para acessá-lo é necessário se deslocar até o ponto de parada mais próximo e seu acesso é gratuito, desde que a renda da pessoa com deficiência não ultrapasse R\$ 6.600,00. Outro meio de transporte público disponível é o serviço seletivo por lotação que desde 2010 passou a dispor de plataformas elevatórias e espaços reservados para pessoas com deficiência. Nesse caso, o serviço possibilita que o passageiro embarque ou desembarque fora dos pontos de parada, com exceção de bairros localizados na região central, onde o uso das paradas de ônibus é obrigatório para o serviço.

Do ponto de vista **da importância social**, a pesquisa procura contribuir com o aprofundamento do entendimento sobre a mobilidade urbana das pessoas com deficiência, dada a relevância do tema para a construção de uma sociedade mais justa e cidades mais igualitárias. Existe claramente a necessidade de melhor investigar as condições de mobilidade urbana e do transporte público de cidades como Porto Alegre, pois, embora existam leis e normas regulamentadoras, estes padrões mínimos não parecem estar adequados para a realização de viagens sem qualquer tipo de barreira.

O projeto pretende demonstrar a experiência vivida pelas pessoas com deficiência que residem em Porto Alegre e de que forma as práticas de planejamento de transportes da cidade se alinham as expectativas e necessidades desses indivíduos. Levando em conta esse cenário, o trabalho busca **ênfatizar a necessidade de promover políticas públicas** que ajudem a mitigar as disparidades na mobilidade urbana das pessoas com e sem deficiência.

O autor, como pai de uma menina de seis anos com múltiplas deficiências, tem uma motivação pessoal em entender com profundidade a realidade das condições da mobilidade urbana e do transporte público para pessoas com deficiências que residem em Porto Alegre e espera que, ao final da pesquisa, as conclusões do trabalho possam contribuir com evidências para políticas que considerem a diversidade humana e social e promovam sistemas de mobilidade urbana também diversificados, equilibrando as desigualdades e levando mais justiça à cidade.

Do ponto de vista específico do **conhecimento acadêmico/científico**, existe claramente uma lacuna de estudos que avaliem as condições de acesso à cidade, mobilidade urbana e transporte público das pessoas com deficiência no cenário brasileiro, no sentido contemporâneo de "acesso pleno às oportunidades urbanas", para além das tradicionais questões de microacessibilidade, desenho de calçadas, travessias, dispositivos de segurança viária etc., especialmente daquelas que possuem deficiências cognitivas.

Categorizando os trabalhos em uma revisão de literatura sobre o tema foram identificados **34 artigos** que avaliam (1) problemas na utilização de transporte público, (2) atitudes e opiniões e, relação ao transporte público, (3) problemas e soluções específicas, compreendendo seis subdimensões (a) informação confiável; (b) ambiente pedonal acessível/sem barreiras; (c) elevados padrões operacionais, tempo; (d) bom projeto de terminais e pontos de ônibus; (e) segurança e proteção pessoal; e (f) elevados padrões de veículos; (4) cadeia de transporte – normalização, integração, liberdade de escolha; e (5) transporte público acessível (Risser *et al.*, 2015).

No cenário brasileiro os poucos estudos identificados se enquadram nas temáticas referidas pelos autores listados anteriormente. Miranda (2010), avalia a qualidade do transporte público de Salvador na percepção das pessoas com deficiência. Nessa mesma linha, Mano *et al.* (2013) realizam um comparativo da qualidade percebida e esperada por usuários com deficiência em João Pessoa.

Pereira (2017), se propôs a analisar a mobilidade urbana e a acessibilidade de pessoas com deficiência visual, auditiva e física que frequentam a unidade da Rede Sarah no Rio de Janeiro. Já Hawerorth (2017) avaliou o serviço de transporte para pessoas com deficiência de Joinville, propondo uma nova configuração das rotas objetivando a redução de custo e o aumento da qualidade do serviço.

Este estudo segue uma **abordagem** semelhante à de Miranda, utilizando questionários para avaliar a satisfação com o transporte público de Porto Alegre. Contudo, distingue-se por analisar dados quantitativos sobre o uso do transporte por pessoas com deficiência e por empregar um questionário semiestruturado com perguntas abertas, o que permite uma melhor compreensão da percepção dos participantes em relação à mobilidade urbana na cidade. O objetivo é aprofundar o entendimento dessa temática, e o estudo é pioneiro em Porto Alegre/RS ao avaliar o impacto da infraestrutura de mobilidade urbana e do transporte público na vida das pessoas com deficiência.

## 1.7 ESTRUTURA DO TRABALHO

O trabalho está dividido em cinco capítulos. Após a introdução, é apresentada a revisão de literatura, seguida pelos procedimentos metodológicos. Logo após, são apresentados os resultados e sua discussão. No quinto e último, as conclusões, limitações, contribuições e sugestões de trabalhos subsequentes.

## 1.8 QUADRO DE REFERÊNCIAS TEÓRICO-METODOLÓGICAS

A seguir são apresentadas as linhas teóricas e referências quanto à temática e metodologia do trabalho.

### 1.8.1 Linhas teóricas

As linhas teóricas abordam os conceitos de "**direito à cidade**", "**abordagem das capacidades**", "**desigualdade**", "**exclusão**" e "**justiça na mobilidade urbana**", tendo como principais referências Henri Lefebvre e David Harvey abordando o tema mais amplo do direito à cidade, Amartya Sen trazendo a Abordagem das Capacidades e René Lenoir, Karen Lucas, Rafael Pereira e Eduardo Vasconcellos discutindo

desigualdade, exclusão e injustiça na mobilidade urbana, notadamente de países com baixo desenvolvimento.

### **1.8.2 Referências quanto à temática e metodologia do trabalho**

Este estudo envolveu uma busca sistemática na plataforma da CAPES de obras apenas em português, usando a ferramenta [geral] e aplicando filtros para periódicos revisados por pares, incluindo artigos, dissertações e teses, nas linguagens português e inglês. Os termos pesquisados foram: “direito à cidade”, “transporte público”, “mobilidade urbana”, “exclusão social”, “abordagem das capacidades”, e “pessoas com deficiência”. Buscas adicionais foram conduzidas nas bibliotecas digitais Google Scholar e ScienceDirect, focando em estudos que correlacionam mobilidade urbana, transporte público e pessoas com deficiência.

Para aplicação das entrevistas e definição das metodologias de análise dos dados qualitativos foram utilizados os livros: Tratamento de Dados Qualitativos: Técnicas e Aplicações dos autores Ribeiro e Nodari (2009) e Entrevistas Individuais de Ribeiro e Milan (2007).

A seleção de 81 trabalhos para este estudo foi baseada em uma leitura preliminar dos resumos, com ênfase na relevância para o tema ou metodologia analítica do projeto. O Quadro 1 a seguir apresenta os principais trabalhos selecionados que abrangem a temática ou a metodologia de análise aplicada no desenvolvimento do trabalho.

Quadro 1 – Principais trabalhos selecionados

Palavras-chave	Relação com o trabalho	Autor	Trabalho
Transporte público; Pessoas com deficiência	Método	Miranda (2010)	<b>Como está o Transporte em Salvador?</b> Análise da Qualidade do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus Através da Percepção das Pessoas com Deficiência
Transporte público; Pessoas com deficiência	Método	Zaworski; Hron (1999)	Bus Accessibility for People with Cognitive Disabilities
Transporte público; Pessoas com deficiência	Método	Hawerth (2017)	Análise da Mobilidade de Transporte por Parte da Pessoa com Deficiência física (PCD): Um Estudo de Caso na RMRJ
Transporte público; Pessoas com deficiência	Método	Hawerth (2017)	Análise da Mobilidade de Transporte por Parte da Pessoa com Deficiência física (PCD): Um Estudo de Caso na RMRJ
Transporte público; Pessoas com deficiência	Método	Falkmer; Barnett; Horlin; Falkmer; Siljehav; Fristedt; Lee; Chee; Wretstrand; Falkmer (2015)	Viewpoints of adults with and without Autism Spectrum Disorders on public transport
Transporte público; Pessoas com deficiência	Método	Holstein; Wiesel; Legacy (2020)	Mobility Justice and Accessible Public Transport Networks for People with Intellectual Disability
Transporte público; Pessoas com deficiência	Temática	Egger; Gemperli; Filipo; Liecti; Gantschning (2022)	The experiences and needs of persons with disabilities in using paratransit services
Transporte público; Pessoas com deficiência	Temática	Wang; Shen; Ashour; Dannenberg (2022)	Ensuring Equitable Transportation for the Disadvantaged: Paratransit Usage by Persons with Disabilities During the COVID-19 Pandemic
Pessoas com deficiência; Mobilidade urbana	Temática	Leite (2021)	Direito à Acessibilidade nas Cidades Para as Pessoas com Deficiência e/ou Mobilidade Reduzida: Estudo de um Caso - Cidade de Bauru – São Paulo
Transporte público; Pessoas com deficiência	Temática	Rosenkvist; Wendel; Risser; Ståhl; Iwarsson (2009)	The Challenge of Using Public Transport: Descriptions by People with Cognitive Functional Limitations
Direito à cidade; Pessoas com deficiência	Temática	Spinieli; Souza (2020)	A dimensão Cidadã do Direito à Cidade: Mobilidade Urbana Para as Pessoas com Deficiência

Fonte: Elaborado pelo autor.

## 2 REVISÃO DE LITERATURA

Este capítulo divide-se em cinco seções. Na primeira, discute-se a teoria do direito à cidade e sua implementação nos estudos de mobilidade urbana, seguida de uma análise de como essa teoria se aplica ao contexto das pessoas com deficiência. A segunda seção explora as teorias de justiça e equidade dentro do contexto urbano e do transporte, enfocando nas particularidades enfrentadas por pessoas com deficiência. Na terceira, oferece-se um panorama da literatura sobre a “abordagem das capacidades” e como ela pode ser aplicada ao estudo da mobilidade desse grupo. A quarta seção interliga as teorias anteriores com o conceito de “acessibilidade” urbana. Finalmente, a quinta seção investiga o desenvolvimento histórico e as políticas públicas direcionadas às pessoas com deficiência no âmbito global, nacional e local, concentrando-se em Porto Alegre.

### 2.1 DIREITO À CIDADE

O direito à cidade é um conceito abrangente e convincente, popularizado por Henri Lefebvre em sua obra de 1968 chamada de *Le Droit à la Ville* (O Direito à Cidade), com um slogan provocativo que diz:

[...] o direito à cidade é como um grito e um pedido. Este direito serpenteia lentamente pelos surpreendentes desvios da nostalgia e do turismo, o regresso ao coração da cidade tradicional e o apelo de centralidades existentes ou recentemente desenvolvidas. (Lefebvre, 1968, p. 158).

De acordo com o autor, o direito à cidade significava muitas coisas, dentre elas o direito de habitar a cidade, o direito de produzir a vida urbana em novos termos (livre das exigências do valor de troca) e o direito dos habitantes urbanos de permanecerem inalienáveis da vida urbana. O direito à cidade, a visão de Lefebvre, é uma contestação das políticas urbanas que buscavam apagar o valor de uso do espaço urbano.

Marcuse (2009) ressalta que esse direito vai além das necessidades básicas, sendo também uma aspiração por uma vida mais plena. Ele é grito por necessidade e uma demanda por algo mais. É uma demanda daqueles privados de direitos

materiais básicos e legais e uma aspiração para um futuro mais amplo ao que é necessário, além do material para levar uma vida satisfatória.

Harvey (2013) complementa essa visão, interpretando o direito à cidade como uma oportunidade para transformação pessoal e coletiva através da reconfiguração dos espaços urbanos. Ressalta que esse direito é muito mais que a liberdade individual de ter acesso aos recursos urbanos: é um direito de mudar nós mesmos, mudando a cidade.

Lefebvre (1999) sugere que para alcançar esse direito é preciso quebrar os sistemas vigentes, abrindo caminho para novos horizontes e possibilidades. Nesse sentido, enxergar o direito à cidade para pessoas com deficiência sobre uma nova ótica pode originar novas possibilidades de inclusão social.

O direito à cidade não é um conceito fechado; é um direito em construção. É representado no núcleo internacionalmente reconhecido do direito urbanístico, englobando um leque de direitos — civis, políticos, econômicos, sociais, culturais, urbanísticos e ambientais — objetivando a distribuição equitativa, universal, justa, democrática e sustentável dos recursos urbanos (Goldenfum, 2011). Lefebvre reconhece que as necessidades sociais têm raízes antropológicas e, ao se agregarem às necessidades urbanas, elas evocam a criação de novas cidades, fundadas em novas bases, escalas e condições, refletindo uma sociedade renovada (Lefebvre, 2001).

O direito à cidade, para Harvey (2013), é fundamentalmente um direito humano e um direito coletivo sobre como a cidade deve ser produzida. Ele argumenta que o direito à cidade não é apenas um direito de acesso ao que já existe, mas, especialmente, um direito de transformar a cidade e um direito de nos refazer criando um tipo qualitativamente diferente de sociedade urbana.

Harvey (2013) salienta que a ocupação do espaço público nunca foi tão discutida como atualmente, sobressaindo-se discussões sobre os recursos urbanos e a organização da vida cotidiana, com qualidade e igualdade. A cidade, ainda que em novas condições, deve reunir os interesses de toda a sociedade e inicialmente de todos os que nela habitam, nos termos de Lefebvre (Lefebvre, 2001).

Em consonância com essas ideias, Pereira (2017) enfatiza a importância do uso da cidade pela pessoa com deficiência como fundamento para inclusão social e o exercício da cidadania, destacando o papel crucial do transporte público na promoção

de acesso às oportunidades da vida a todas as pessoas com os diferentes tipos de deficiência e classe social.

A Terceira Conferência Habitat, também conhecida como Habitat III, organizada pela ONU, instituiu no ano de 2016 uma nova agenda urbana global, definindo o direito à cidade como a capacidade de todos os cidadãos atuais e futuros ocuparem, utilizarem e criarem cidades justas, inclusivas e sustentáveis, essenciais para a qualidade de vida. Este direito engloba responsabilidades dos governos e cidadãos em sua defesa e promoção (Leonel; Precoma; Vasconcelos, 2016).

Amanajás e Klug (2018) reforçam que uma cidade inclusiva permite o exercício da cidadania e de direitos de igualdade, independente de gênero, classe, raça, etnia, religião, orientação sexual, idade, origem e outros fatores. Para tal, é importante que os serviços urbanos sejam acessíveis e adaptados para as diferentes necessidades e especificidades.

Souza e Marques (2016) conceituam a inclusão social como um processo pelo qual a sociedade se adapta de forma a garantir que as pessoas com deficiência tenham acesso a todos os seus sistemas, em simultâneo, se preparando para assumir o seu papel na sociedade.

Baroni e Resende (2006), afirmam que é necessário respeitar as limitações de cada indivíduo e utilizar os instrumentos necessários para garantir o pleno acesso à cidade por todos com autonomia e segurança.

Lefebvre (2001) define a cidade como uma “projeção da sociedade no terreno”, destacando a conexão entre seus aspectos materiais e sociais. Ele sinaliza o aumento da segregação dos grupos sociais, que se manifesta em todos os lugares e se reflete no espaço urbano. No entanto, para Lefebvre, a característica fundamental de uma cidade é sua capacidade de ser produto da formação cooperativa dos moradores. Uma cidade moderna deve fortalecer a capacidade de integração e participação dos moradores e grupos sociais ativos no lançamento e implementação de novas ideias urbanísticas são fundamentais para esse processo.

No Brasil, as pessoas com deficiência assumem uma posição dupla. Se por um lado, eles atuam como um grupo que passou historicamente por uma extensa segregação da sociedade e cujo direito à cidade foi bastante violado, por outro, são um dos atores atualmente mais ativos e empreendem intensa luta por cidadania e respeito aos Direitos Humanos, inclusive o direito à cidade (Guimarães, 2010).

Spinieli e Souza (2019) criticam o descaso histórico dos planejadores urbanos com as necessidades das pessoas com deficiência, ressaltando a urgência de projetos de acessibilidade mais amplos, que contemplem todo o percurso que o indivíduo utilizará para chegar aos seus destinos ou realizar seus desejos mais simples, como se locomover de maneira não dificultosa na cidade; ou seja, fornecendo oportunidades de movimentos sem barreiras.

Nas palavras de Flávia Almeida Piva Leite:

[...] sem espaços adaptados, não se tem acessibilidade e, sem esta, não há direitos iguais, não há inclusão social. (Leite, 2016, p. 245).

Hoje, estando ativamente envolvidos na mobilidade espacial e social, os indivíduos com deficiência são capazes de produzir uma visão fundamentalmente nova do ambiente urbano. Isso é exatamente o que Lefebvre pedia e esperava: ser mais ousado na apresentação de projetos revolucionários de uma nova cidade (Leite, 2016).

Júnior e Martins (2010) elencam princípios cruciais para o direito à cidade das pessoas com deficiência, incluindo a conscientização sobre a não discriminação, a inclusão no planejamento urbano, a participação social, o bem-estar, a assistência social, a acessibilidade e o acesso à educação de qualidade. Todos esses elementos convergem para a criação de espaços urbanos inclusivos, acessíveis e que propiciem a plena participação e aproveitamento da vida na cidade (Spinieli; Souza, 2020).

## 2.2 JUSTIÇA E EQUIDADE NO TRANSPORTE

A teoria da justiça, proposta por John Rawls e publicada em 1971, tornou-se um marco no pensamento ocidental sobre justiça social. Sua teoria da justiça como equidade apresenta princípios fundamentais que formariam uma sociedade bem-ordenada, promovendo um sistema de cooperação justa entre os cidadãos e assegurando liberdades e igualdades entre eles (Martens, 2016).

O "princípio da diferença" de Rawls estabelece que a alocação de bens em uma sociedade deve priorizar a melhoria das condições dos menos favorecidos, permitindo que aqueles em vantagem apenas se beneficiem se isso também melhorar a situação dos menos afortunados. Ele chamou isso de "justiça como equidade" (*justice as*

*fairness*), enfatizando que fatores como deficiência física, pobreza ou pertencer a uma minoria não devem afetar as oportunidades de vida de uma pessoa. Assim, a equidade reconhece as diferenças entre os indivíduos e prioriza historicamente os desfavorecidos, buscando um equilíbrio que leve à cooperação justa (Rawls, 1992; Martens, 2016).

A teoria da justiça de John Rawls, que propõe a justiça como equidade, foi interpretada por Martens (2016), que defende a importância do transporte como elemento fundamental para garantir acesso ao mercado de trabalho, saúde e educação. Ele argumenta que o transporte é essencial para que os cidadãos possam viver uma vida significativa e valorizada nas cidades. Portanto, qualquer injustiça nesse campo não deve ser negligenciada.

Nas últimas décadas, diversos autores vêm enfatizando essa constatação, lembrando que as cidades não são igualitárias, com conflitos decorrentes do uso e planejamento do solo, políticas de distribuição, acesso e meios de subsistência (Verlinghieri; Schwanen, 2020).

Beyazit e Gössiling expandem esse debate, ao analisar a distribuição física de bens e a acessibilidade como componentes centrais da justiça social. De acordo com essa visão, a justiça está intimamente relacionada à inclusão e à exclusão social e às políticas de redistribuição em prol da igualdade de oportunidades, incluindo capacidades, oportunidades e escolhas (Beyazit, 2011; Gössiling, 2016).

O transporte público tem como função básica fornecer um serviço acessível, eficiente e de qualidade, garantindo que toda a população possa se deslocar livremente pelos espaços urbanos. Isso influencia diretamente na renda e no tempo livre das pessoas, facilitando o acesso a serviços básicos como saúde, educação e lazer, bem como a oportunidades de emprego. Portanto, o transporte público é um elemento crucial no combate à pobreza urbana e fomento à inclusão social (Gomide, 2003).

A mobilidade urbana também está intrinsecamente relacionada à questão habitacional. Rolnik (2015), aponta que a facilidade de uso do transporte público e a proximidade da moradia aos equipamentos urbanos são indicativas da qualidade do habitat, em conjunto com outros fatores como abastecimento de água e energia elétrica. Ainda, Rolnik e Klintowitz (2011) observam que a acessibilidade ao transporte

privado nas classes média e alta diminuiu a dependência do transporte público, uma tendência impulsionada pelo acúmulo de capital nesses segmentos.

Vasconcellos (2014) aponta que as classes menos favorecidas, por ocuparem frequentemente as periferias urbanas, são as mais afetadas com longos deslocamentos e tempos de viagens elevados, ocasionando uma restrição de mobilidade e acessibilidade. Os fatores socioeconômicos como renda, gênero, idade, ocupação e escolaridade, impactam significativamente a mobilidade, com mulheres, crianças e idosos de baixa renda sendo os mais afetados.

Ferraz e Torres (2004) defendem que a qualidade do transporte público deve contemplar o nível de satisfação de todos os atores direta e indiretamente envolvidos (usuários, comunidade, governo, trabalhadores e empresários do setor), contemplando os objetivos, direitos e deveres de cada um, bem como o consumo de energia e tempo.

Pegoretti (2005) ressalta que o transporte público pode ser utilizado como instrumento de combate a segregação social, favorecendo a inclusão mesmo em contextos de espraiamento urbano, favorecendo a vida social e cultural das comunidades. Defende que a disponibilidade de acesso está diretamente relacionada ao aspecto socioespacial e a qualidade de vida da população, podendo mitigar as condições de barreiras enfrentadas pelos excluídos no espaço urbano.

Siren e Hakamies-Blomqvist (2004) destacam que um transporte público conveniente e confortável pode aumentar a participação da comunidade e o uso dos equipamentos públicos. Lucas (2019) adiciona que um planejamento **equitativo** visa desenvolver soluções que atendam especialmente as populações menos privilegiadas.

Guimarães e Lucas (2019) enfatizam a necessidade de um planejamento e políticas de transporte que considerem a **equidade** e atendam às necessidades dos diversos grupos de usuários. Já Talen (2002) argumenta que uma das funções centrais do planejamento consiste em garantir uma distribuição **justa** dos recursos, de modo que o maior número possível de grupos sociais possa ter acesso aos equipamentos de que necessitam.

Sohrabi (2020) observa que a equidade deve guiar a distribuição justa dos impactos (benefícios e ônus) com base nas necessidades das pessoas, notando que

o acesso inadequado aos serviços de transporte público pode causar desafios significativos em saúde, educação e finanças para indivíduos desfavorecidos.

Embora a exclusão social sempre tenha existido, há um consenso entre diversos autores de que a publicação do livro de René Lenoir “Les exclus”, em 1974, foi um marco na origem do conceito, e um alerta para o fato de que uma economia em expansão tende para a exclusão dos grupos que apresentam diminuição física, psíquica e social (Pereira, 2013).

De acordo com Levitas *et al.* (2007), a exclusão envolve a falta ou negação de recursos, direitos, bens e serviços, e a incapacidade de participar dos relacionamentos normais e atividades, disponíveis para a maioria das pessoas em uma sociedade, seja na arena econômica, social, cultural ou política. Por esse motivo, a qualidade de vida dos indivíduos, a equidade e a coesão da sociedade como um todo é impactada.

A equidade na mobilidade urbana não é um tema novo na literatura de transporte. Wachs e Kumagai, em um estudo na década de 70, destacaram que a mobilidade física é um fator significativo na desigualdade social e econômica nos Estados Unidos. Da mesma forma, na década de 80, Banister e Hall reconheceram a importância do transporte na determinação de resultados sociais e na mitigação da desigualdade para diversos grupos sociais (Lucas, 2012).

Lucas (2012) diferencia exclusão social do que ela chama de “desvantagem no transporte”, explicando que uma pessoa pode estar socialmente integrada, mas desfavorecida em termos de mobilidade e vice-versa. A interação entre desvantagem social e no transporte pode resultar em “pobreza de transporte”, levando à inacessibilidade de bens e serviços essenciais e, conseqüentemente, à exclusão social.

Roberts e Babinard (2005) afirmam que o transporte desempenha um papel importante na criação de uma sociedade inclusiva, pois fornece acesso independente a emprego, educação, saúde e lazer. Sem transporte acessível é provável que as pessoas com deficiência sejam excluídas dos serviços, do contato social e fiquem presas em um ciclo de pobreza. A Figura 1 ilustra o diagrama da relação entre desvantagem de transporte, desvantagem social e exclusão social mencionado por Karen Lucas.

Figura 1 – Relação entre desvantagem de transporte ou social e exclusão social



Fonte: Adaptada de Lucas (2012, p. 3).

Steinfeld e Maisel (2012) destacam que o transporte público é crucial para pessoas com deficiência e a ausência desse serviço limita severamente seu acesso à cidade. Na visão dos autores, um transporte público inclusivo precisa atender três critérios: fornecer acesso aos destinos que as pessoas pretendem alcançar, ser acessível e permitir que os elementos do sistema de transporte sejam utilizáveis por pessoas com limitações de mobilidade, percepção e cognição.

Gaber e Gaber (2002) observam que pessoas com deficiência enfrentam obstáculos adicionais, como entradas inacessíveis, equipamentos defeituosos e superlotação. Isso, juntamente às barreiras sociais, como a falta de treinamento adequado dos motoristas e práticas discriminatórias, pode tornar as viagens desafiadoras e desconfortáveis.

Essas e outras barreiras podem limitar a disponibilidade de transporte para pessoas com deficiência, aumentar seus tempos de viagem, tornar suas viagens

frustrantes e desconfortáveis e, eventualmente, diminuir a frequência de viagens, mesmo quando os recursos de transporte estão disponíveis (Zhang *et al.*, 2023). Church, Frost e Sullivan (2000) complementam este ponto, ressaltando que o desenho do sistema de transporte e do ambiente construído pode excluir grupos com dificuldades físicas e psicológicas devido à falta de acessibilidade.

### 2.3 ABORDAGEM DAS CAPACIDADES: CONCEITO GERAL

A abordagem das capacidades é um conceito desenvolvido pelo economista e filósofo indiano Amartya Sen e pela filósofa e economista norte-americana Martha Nussbaum, que busca ir além das medidas tradicionais de desenvolvimento baseada apenas no crescimento econômico e no aumento da renda, por meio da proposição de uma perspectiva mais abrangente para avaliar o bem-estar e a qualidade de vida das pessoas.

No conceito original de Sen (1980), a abordagem das capacidades foi introduzida para entender melhor os conceitos econômicos de pobreza e bem-estar, e aborda a questão da igualdade entre os indivíduos. Sen discorda das abordagens que medem os padrões de vida com base em utilidade ou capacidade de comprar certas mercadorias – PIB, PIB per capita, poder de compra etc. –, argumentando que a vida é muito mais do que esses aspectos. A versão da sua teoria tem como foco igualar oportunidades e liberdades para que as pessoas alcancem o que valorizam (Mutanga, 2019).

Segundo Sen (1993), ao avaliar o bem-estar de uma pessoa, o foco deve estar na sua capacidade real de realizar atividades e funções valiosas que ela tem razão para valorizar – os chamados "funcionamentos". A abordagem das capacidades olha além das medidas tradicionais de vantagem, como renda ou riqueza, e considera o que as pessoas são efetivamente capazes de fazer ou ser – suas "capacidades".

Os "conjuntos de capacidades" referem-se ao leque de combinações possíveis desses funcionamentos valiosos que uma pessoa pode alcançar. Por exemplo, ter saúde, ser capaz de participar na comunidade, ou ter a capacidade de se movimentar, são todos funcionamentos que podem fazer parte do conjunto de capacidades de alguém (Sen, 1993).

Para Sen, estes “conjuntos de capacidades” são uma parte essencial da informação necessária para avaliar o bem-estar, porque eles refletem a liberdade real das pessoas em escolher a vida que desejam levar. Assim, a abordagem das capacidades fornece uma forma mais rica e profundamente pessoal de entender o que significa viver uma vida boa e plena (Sen, 1993).

O autor ilustra a diferença entre “capacidades” e “funcionamentos” por meio do exemplo de duas pessoas que estão morrendo de fome. Eles atingem o mesmo funcionamento, a desnutrição, mas possuem diferentes conjuntos de capacidades. Um está morrendo de fome devido à fé religiosa; ela decidiu morrer de fome, enquanto a outra está morrendo de fome por causa da pobreza (Sen, 1993).

A abordagem das capacidades de Nussbaun (2003) utiliza o enfoque das capacidades como base filosófica na busca pelo respeito e preservação da dignidade humana, afirma que sua intenção parte da ideia de fornecer o mínimo social básico a cada indivíduo concentrando-se nas capacidades humanas – ou seja, no que cada pessoa é capaz de ser e fazer e estabelece sua lista de capacidades como exigências centrais para uma vida com dignidade.

A autora propõe um limiar mínimo do que podemos considerar como uma vida digna, fundamentado em uma lista de dez “capacidades centrais universais”. Sendo elas:

1. **Vida:** ter a capacidade de viver até o fim de uma vida humana de duração normal; não morrer prematuramente, ou antes que a própria vida se veja tão reduzida que não valha a pena vivê-la;
2. **Saúde física:** ser capaz de ter boa saúde, incluindo a saúde reprodutiva; de receber uma alimentação adequada; de dispor de um lugar adequado para viver;
3. **Integridade física:** ser capaz de se movimentar livremente de um lugar a outro; de estar protegido contra-ataques de violência, inclusive agressões sexuais e violência doméstica; dispor de oportunidades para a satisfação sexual e para escolha em questões de reprodução;
4. **Sentidos, imaginação e pensamento:** ser capaz de usar os sentidos, a imaginação, o pensamento e o raciocínio – e fazer essas coisas de um modo “verdadeiramente humano” um modo informado e cultivado por uma educação

adequada, incluindo, sem limitações, a alfabetização e o treinamento matemático e científico básico;

5. **Emoção:** ser capaz de manter relações afetivas com coisas e pessoas fora de nós mesmos, amar aqueles que nos ama e se preocupam conosco; sofrer na sua ausência; em geral, ser capaz de amar, de sentir pensar, sentir saudades, gratidão e raiva justificada;
6. **Razão prática:** ser capaz de formar uma concepção de bem e de ocupar-se com a reflexão crítica sobre o planejamento da própria vida (isso inclui proteção da liberdade de consciência e de prática religiosa);
7. **Aflição:** ser capaz de viver com e voltado para os outros, reconhecer e mostrar preocupação com outros seres humanos, ocupar-se com várias formas de interação social; ser capaz de imaginar a situação do outro. Ter as bases sociais de autorrespeito e não humilhação; ser capaz de ser tratado como um ser digno cujo valor é igual ao dos outros;
8. **Outras espécies:** ser capaz de viver uma relação próxima respeitosa com animais, plantas e o mundo da natureza;
9. **Lazer:** ser capaz de rir, brincar, gozar de atividades recreativas;
10. **Controle sobre seu próprio ambiente:** a) político – ser capaz de participar efetivamente das escolhas políticas que governam a própria vida; b) material – ter direitos de propriedade em base igual a dos outros; ter o direito de candidatar-se a empregos em base de igualdade com os demais; ter a liberdade contra busca e apreensão injustificadas (Nussbaum, 2003).

Embora as teorias de Amartya Sen e Martha Nussbaum compartilhem características comuns, elas apresentam diferenças fundamentais em suas propostas. Sen concebe a abordagem das capacidades como uma estrutura ideal para avaliar questões de bem-estar e justiça, evitando prescrever uma lista específica de capacidades essenciais, acreditando que isso é uma determinação que extrapola a esfera do teórico (Sen, 1993). Em contraste, Nussbaum (2000) compromete-se com a criação de uma **teoria da justiça parcial** e oferece uma lista detalhada de capacidades fundamentais, delineando assim os elementos que considera prioritários para que os governos assegurem o ambiente necessário para o florescimento completo de seus cidadãos.

A abordagem das capacidades ao invés de focar apenas nos recursos disponíveis (como dinheiro ou bens materiais), concentra-se nas oportunidades e liberdades que as pessoas têm para levar a vida que valorizam. Ela se baseia no tipo de vida que as pessoas são capazes de viver, ou seja, sua capacidade de alcançar ou realizar aquilo que almejam ser ou fazer em suas vidas (Rosenvald, 2022).

Do ponto de vista teórico, a abordagem das capacidades contribui com o debate das **teorias da justiça**, ao propor o foco sobre como as pessoas vivem e sobre quais são suas liberdades, para conduzir seus projetos de vida. Por outro lado, tal abordagem também pode orientar pesquisas em diversas áreas, como o estudo da pobreza e da fome (Drèze; Sen, 2002), avaliações do padrão de vida das pessoas e para a elaboração e avaliação de políticas públicas (Robeyns, 2005; Rego; Pinzani, 2010).

A abordagem das capacidades pode incluir coisas como a habilidade de obter educação, acesso a serviços de saúde, participação política, liberdade de expressão, segurança pessoal, oportunidades de emprego, entre outras. Ela enfatiza a importância da liberdade individual e da ampliação das oportunidades para que as pessoas possam viver vidas dignas e realizar seu potencial (Santos, 2018).

A abordagem das capacidades concentra-se no bem-estar que os indivíduos alcançam por causa das coisas que realmente fazem e são, mas também das coisas que poderiam potencialmente fazer e ser. Ela leva em consideração noções como recursos, fator de conversão, capacidades, escolhas, funcionamento, heterogeneidades e órgão/agência para abordar a liberdade de escolha de alguém.

**Recursos:** são as mercadorias e bens intangíveis disponíveis para uma pessoa buscar a vida que valorizam, ou seja, são os meios para realização, cuja disponibilidade está relacionada com o contexto e a situação social do indivíduo (Sen, 1993).

**Fator de conversão:** determina a possibilidade de converter recursos em liberdades e transmitir as condições pessoais, sociais e ambientais que formam sua experiência de vida (Sen, 1993).

**Capacidades:** referem-se ao conjunto de funcionamentos (as combinações de ser e fazer) a que uma pessoa tem acesso efetivo. Cada capacidade é "Tudo o que as pessoas são capazes de fazer e ser em uma variedade de áreas da vida, ou seja,

as capacidades são o conjunto de oportunidades e liberdades disponíveis para os indivíduos escolherem e agirem” (Nussbaum, 2011; Sen, 2009).

Do ponto de vista da deficiência, a falta de oportunidades enquanto resultado, por exemplo, da interação de (a) características pessoais (por exemplo, idade) de um indivíduo com deficiência, (b) cesta de bens disponíveis (bens da família) e (c) ambiente (situação econômica e política), conduz potencialmente à incapacidade ao reduzir as funcionalidades do indivíduo (Mitra, 2006).

**Escolhas:** são decisões tomadas por pessoas que são compostas de história pessoal e psicológica que preferem um fazer ou ser em detrimento de outro (Robeyns, 2005).

**Funcionamento:** são as várias coisas que uma pessoa pode valorizar 'ser e fazer', como ser bem nutrido, ter abrigo e participar de decisões políticas (Sen, 1993). Terzi (2005), destaca a importância do conceito de funcionamentos na vida das pessoas com deficiência. Ela observa que a mobilidade é um funcionamento que possibilita outros funcionamentos, como ir às aulas. Nesse sentido, ser móvel pode ser visto como um funcionamento básico que possibilita funcionamentos mais complexos.

**Heterogeneidades:** Sen (1993) argumenta de forma convincente que os indivíduos têm diferentes características relacionadas com habilidades, doenças, idade, gênero e assim por diante, o que significa que suas necessidades são diversas. Este conceito reconhece que as causas das privações de oportunidades e liberdades para pessoas com deficiência podem resultar de múltiplos fatores, dependendo das circunstâncias de cada um. Neste sentido, as abordagens das capacidades promovem uma concepção da deficiência como um aspecto da diversidade humana, comparável a outras variáveis como o gênero, sem invocar noções de anormalidade (Terzi, 2005).

**Órgão/Agência:** é definido como o papel participativo efetivo de indivíduos que agem e provocam mudanças para alcançar objetivos valiosos (Sen, 1993). Este conceito é importante para a deficiência, pois outras pessoas podem não ter um órgão devido a suas condições (por exemplo, condições psiquiátricas graves). Nesses casos, eles contarão com o papel de tutores cujo papel é agir em seu nome.

Sen e Nussbaum ambos influenciados pela visão de Aristóteles de que uma vida empobrecida é aquela sem liberdade para empreender atividades que um indivíduo valoriza, são os pioneiros das abordagens das capacidades que vem sendo

a principal base utilizada para medir a qualidade de vida nos Relatórios de Desenvolvimento Humano das Nações Unidas, os quais buscam uma avaliação mais holística do progresso humano, indo além do Produto Interno Bruto (PIB) e outros indicadores econômicos tradicionais (Mutanga, 2019).

Na visão de Sen (2009), a abordagem das capacidades se preocupa com o que as pessoas são capazes de fazer e ser – suas "capacidades" para levar vidas que têm valor para elas. Ela é particularmente útil para enfrentar desafios mais amplos, inclusive aqueles enfrentados por pessoas com deficiência. Ele escreve:

[...] devemos observar que uma pessoa com deficiência pode não ser capaz de fazer muitas coisas que um indivíduo saudável pode, com o mesmo pacote de mercadorias (Sen, 1980, p. 7).

De acordo com Sen (2009), as pessoas com deficiência podem comprometer uma parte significativa da sua renda com equipamentos de mobilidade ou qualquer outro recurso necessário. Ele descreve ainda duas desvantagens das quais as pessoas com deficiência podem sofrer: **deficiência de conversão** que é a dificuldade que as pessoas com deficiência têm em converter seus recursos ou renda em “boa vida” e **desvantagem de ganho**, pois eles necessitam de renda superior para alcançar oportunidades semelhantes às dos outros, como por exemplo, a necessidade de comprar uma cadeira de rodas para se locomover.

De acordo com Mutanga (2019), a teoria de Sen foca nas oportunidades ou capacidades que as pessoas possuem, sendo ela, fundamental quando consideramos casos em que a liberdade de um indivíduo de perseguir o que ele valoriza é dificultada por inúmeras barreiras.

Mutanga (2019) cita o exemplo de uma pessoa que faz uso de uma cadeira de roda e independente de quanto dinheiro ele possa possuir ou receber, ele ainda poderá não dispor de acesso adequado a instalações públicas, a menos que o estigma e a discriminação contra pessoas com deficiência sejam abordados.

Nussbaum (2003) afirma que a justiça para pessoas com deficiências cognitivas ou intelectuais deve incluir quaisquer arranjos especiais necessários para que levem uma vida digna, e o trabalho de cuidar de pessoas com deficiência deve ser socialmente reconhecido, distribuído de forma justa e bem compensado.

Na visão de Mutanga (2019), a abordagem de capacidade nos fornece uma estrutura analítica multidimensional para explorar, definir e avaliar questões relacionadas à deficiência necessárias na promoção de práticas inclusivas e igualitárias para todas as pessoas.

O interesse em aplicar a abordagem de capacidades na pesquisa de transporte aumentou recentemente. Essa abordagem é mais adequada para levar em conta a ampla diversidade dos indivíduos. Ela considera não apenas como os recursos de transporte e uso da terra são distribuídos e interagem uns com os outros. Também analisa como esses fatores afetam as oportunidades das pessoas de maneira diferente. As diferenças dependem das características, aspirações e escolhas de cada indivíduo (Lima, 2021).

A abordagem das capacidades fornece flexibilidade para expressar conceitos complexos, sendo útil para articular uma noção mais ampla de acessibilidade que incorpore as características dos indivíduos (Lima, 2021).

Segundo Ryan (2019), a abordagem das capacidades ao ser aplicada a mobilidade de pessoas com deficiência se concentra em possibilitar que **os indivíduos tenham as capacidades e oportunidades de se mover livremente e de forma independente**, sendo essencial a remoção de barreiras que dificultam a mobilidade e a participação na sociedade das pessoas com deficiência.

De acordo com Ryan (2019), é primordial criar **ambientes físicos acessíveis** que promovam a mobilidade, e isso requer a remoção de barreiras arquitetônicas e o fornecimento de infraestrutura inclusiva, caminhos acessíveis, rampas, elevadores e espaços públicos adequadamente projetados.

Os **sistemas de transporte público** também devem ser acessíveis e inclusivos de forma a garantir a mobilidade das pessoas com deficiência, e isso inclui oferecer opções de serviço acessíveis, como ônibus sob demanda, trens e bondes equipados com rampas, elevadores e assentos prioritários. Além disso, é essencial que as equipes que prestam atendimento para esse público estejam capacitadas e forneçam um atendimento adequado (Ryan, 2019).

A abordagem das capacidades aplicada à mobilidade das pessoas com deficiência propõe a remoção das barreiras e o oferecimento de oportunidades iguais para que todos os indivíduos se movam livremente, acessem serviços e participem ativamente dos aspectos sociais, econômicos e culturais da vida (Ryan, 2019).

## 2.4 ACESSIBILIDADE URBANA

Acessibilidade e mobilidade urbana são conceitos complementares que muitas vezes são confundidos, ou tratados como iguais, levando a concepções equivocadas que, não raro, influenciam políticas públicas de baixa qualidade.

Pereira e Herszenhut (2022), ao analisar a literatura científica entendem que o conceito de **mobilidade** diz respeito ao chamado “comportamento de viagem” - os padrões de movimentação que as pessoas efetivamente fazem como, por exemplo, o número de viagens realizadas por determinado indivíduo, os modos de transporte utilizados, à distância média entre as viagens e o tempo gasto nesses deslocamentos.

Por outro lado, os autores, descrevem o conceito de **acessibilidade** como o potencial que as pessoas possuem para alcançar atividades e oportunidades. A acessibilidade tenta identificar, por exemplo, a quantidade de empregos que podem ser alcançados dentro de um determinado custo de viagem, ou se as pessoas conseguiriam alcançar serviços públicos em um tempo de viagem tido como razoável.

Em resumo, a acessibilidade trata do quão factível é alcançar um determinado local, enquanto a mobilidade trata dos deslocamentos concretos. **Níveis de acessibilidade são, portanto, medidas potenciais, ao passo que a mobilidade descreve padrões reais, realizados** (Pereira; Herszenhut, 2022).

De acordo com Gomide e Galindo (2013), a mobilidade urbana pode ser entendida como as condições de deslocamento humano e de bens pela cidade, independente da forma de transporte empregada: coletivo ou individual, motorizado ou não. Além disso, envolve também o planejamento urbano associado ao crescimento das cidades, às questões de transporte, sua disponibilidade para a população e o processo de circulação urbana de pessoas; o qual, conseqüentemente, interfere na demanda de transportes, nas áreas de estacionamento e nos congestionamentos de veículos. Isso significa que a mobilidade urbana está profundamente relacionada à acessibilidade, ao direito e à necessidade que as pessoas têm de se locomover pelas cidades (Magagnin; Silva, 2008).

Hansen, em sua obra pioneira de 1959, definiu de uma forma pioneira a **acessibilidade como o potencial de interação entre locais dispersos no espaço**. Mais precisamente, ele afirma que a acessibilidade captura “a distribuição espacial de atividades em torno de um ponto, ajustada para a habilidade e o desejo das pessoas...

de superar a separação espacial”. Hansen ressalta, assim, que a noção de acessibilidade diz respeito às possibilidades de interação no espaço (Vieira, 2011).

A acessibilidade dita “urbana” corresponde a uma **macroacessibilidade**, pois trata de escalas espaciais agregadas, como uma cidade, um bairro, um setor e questões de acesso de uma maneira mais ampla, com o viés nas questões estruturais de planejamento e desenvolvimento urbano, como a disposição de corredores de transportes e a distribuição espacial de pessoas e atividades, e qual seu impacto na capacidade dessas pessoas acessarem oportunidades. Ela trata de como a capacidade de acessar atividades é influenciada tanto pelas capacidades das pessoas utilizarem tecnologias de transporte quanto pela codistribuição espacial de pessoas e atividades e pela cobertura e conectividade da rede de transporte (Pereira; Herszenhut, 2022)

De acordo com Vasconcellos (1996), o transporte público é um dos responsáveis pela macroacessibilidade urbana, compreendida por ele como “a facilidade relativa de atravessar o espaço e atingir construções e equipamentos urbanos desejados”, englobando a variedade de destinos e, conseqüentemente as relações sociais, econômicas, políticas e culturais que podem ser estabelecidas.

O foco deste estudo está, portanto, na acessibilidade urbana, estudando como essa propriedade geral da cidade está articulada com a mobilidade das pessoas com deficiências.

## 2.5 POLÍTICAS PÚBLICAS, LEGISLAÇÃO E SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

Antes de tratar das políticas e normas que se aplicam às pessoas com deficiência, é necessária uma breve apresentação do conceito geral e especificar os tipos de deficiência, deixando mais claras suas interações com as diversas barreiras que podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas (Brasil, 2019).

As pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, divididos em deficiência **física, visual, auditiva, intelectual, Transtorno do Espectro Autista (TEA) e múltipla deficiência**.

As definições legais de cada tipo de deficiência com base na Lei Nº 12764/12 para o TEA e Decreto de nº 5296/04 para os outros tipos de deficiência são apresentadas no Quadro 2.

Quadro 2 – Tipos de deficiências e definições legais

Tipo de deficiência	Definição legal
Física	Alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções.
Visual	Cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60o; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores.
Auditiva	Perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500 Hz, 1.000 Hz, 2.000 Hz e 3.000 Hz.
Intelectual	Funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como: comunicação, cuidado pessoal, habilidades sociais, utilização dos recursos da comunidade, saúde e segurança, habilidades acadêmicas, lazer e trabalho.
TEA	Deficiência persistente e clinicamente significativa da comunicação e da interação sociais, manifestada por deficiência marcada de comunicação verbal e não verbal usada para interação social; ausência de reciprocidade social; falência em desenvolver e manter relações apropriadas ao seu nível de desenvolvimento; padrões restritivos e repetitivos de comportamentos, interesses e atividades, manifestados por comportamentos motores ou verbais estereotipados ou por comportamentos sensoriais incomuns; excessiva aderência a rotinas e padrões de comportamento ritualizados; interesses restritos e fixos.

Fonte: Adaptado de Decreto 5296/04 e Lei nº 12764/12.

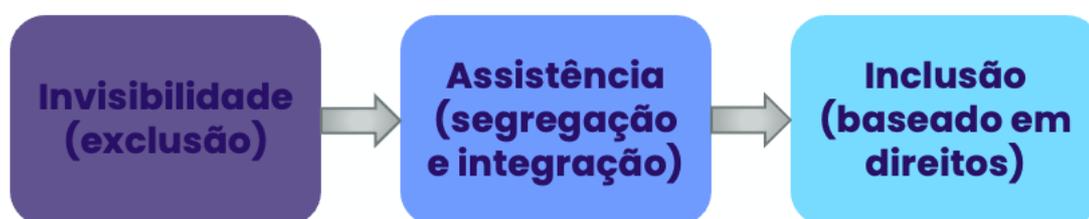
Durante séculos, as pessoas com deficiência estiveram à margem da sociedade e seus direitos foram completamente ignorados. Eles eram economicamente desfavorecidos, socialmente segregados, politicamente excluídos e quase universalmente considerados menos capazes. Aqueles que não estavam nas ruas e que não eram cuidados por entes queridos eram colocados em instituições e viviam uma vida considerada fora dos padrões de vida atual (Figueira, 2021).

Essa realidade só mudou a partir da 2ª Guerra Mundial. Uma das consequências da guerra foi o aumento significativo no número de sobreviventes com algum tipo de deficiência, especialmente deficiências físicas resultantes das batalhas. O contexto de devastação do continente europeu, aliado à necessidade de retomada

das atividades econômicas que careciam de mão de obra, levou a esforços para incluir esses sobreviventes no mercado de trabalho. Como resultado, a preocupação com os direitos das pessoas com deficiência se intensificou (Dicher; Trevisam, 2014).

O direito das pessoas com deficiência são normas e valores que buscam a proteção, o amparo e a inclusão das pessoas com deficiência na sociedade. Isso significa combater qualquer tipo de discriminação contra esses indivíduos, promovendo a sua integração e o seu desenvolvimento social e individual. A evolução dos direitos e a inclusão das pessoas com deficiência na sociedade podem ser divididas em três fases ao longo da história, conforme é apresentado na Figura 2.

Figura 2 – Fases da evolução dos direitos das pessoas com deficiência



Fonte: Adaptada de Politize! (2021).

O tópico a seguir visa abordar resumidamente a trajetória histórico-social do processo de exclusão e inclusão das pessoas com deficiência na sociedade moderna, elencando os processos de conquistas para evolução das leis no mundo, no Brasil e em Porto Alegre, além disso, o trabalho aprofunda a pesquisa, elencando dados específicos da evolução das condições de acessibilidade no transporte público desses indivíduos.

### 2.5.1 Na esfera mundial

Entre o século XV e XVII, o período conhecido como Renascimento foi marcado por grandes descobertas da medicina, pela filosofia humanista e pelos primeiros direitos dos homens perante a sociedade, onde se deu início aos primeiros atendimentos às pessoas portadoras de deficiência. No entanto, o Renascimento não conseguiu romper os preconceitos contra as pessoas com deficiência e em certos meios, esses indivíduos eram tratados como não humanos, possuídos por maus espíritos, influenciadas por bruxas, fadas e duendes demoníacos (Silva, 1987).

No século XIX a sociedade começou a reconhecer a sua responsabilidade para com as pessoas com deficiências, especialmente no que se refere a medidas de assistência e proteção voltadas para os grupos minoritários e marginalizados (Silva, 1987), mas ainda de forma muito incipiente.

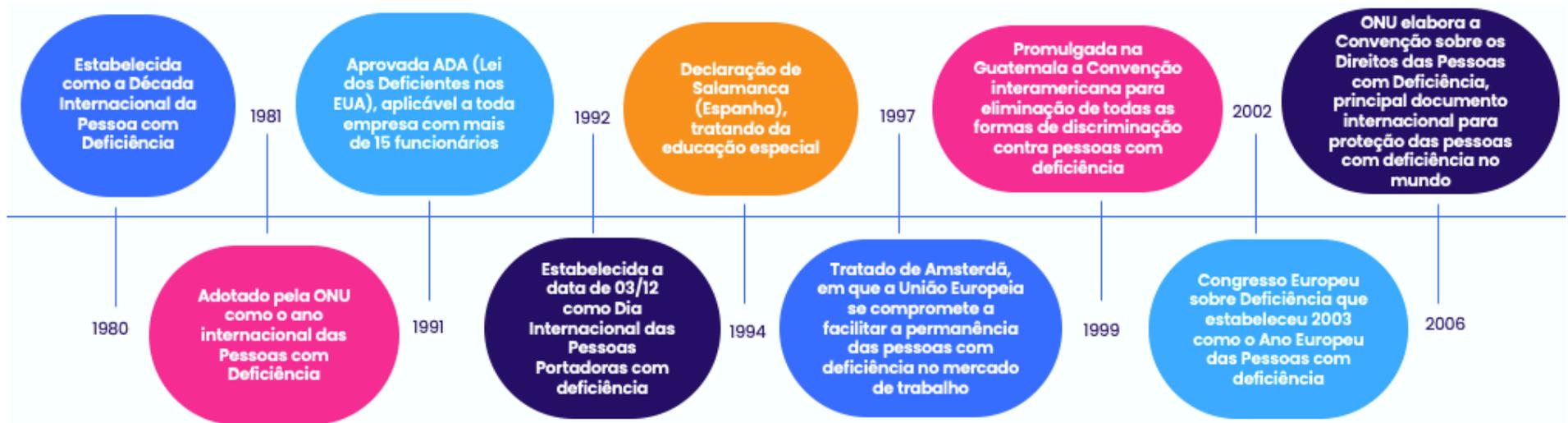
Retrocedendo os avanços, no início do século XX ocorreu o surgimento do regime totalitarista da Alemanha nazista, que desenvolveu o programa de eugenismo denominado “vida que não merecia ser vivida”, com foco principal nas pessoas com deficiências físicas, mentais, doentes incuráveis ou com idade avançada, resultando no assassinato de 275 mil pessoas com deficiência (Ryan; Shuchman, 2002).

De acordo com Garcia (2010), após a Segunda Guerra Mundial, a preocupação com o bem-estar social da população ampliou as políticas de assistência às pessoas com menor renda, idosos, crianças carentes e pessoas com deficiências. Nesse período, com o aumento do número de pessoas com algum tipo de deficiência devido às vítimas e mutilados após a guerra, resultou no aumento da importância na política interna dos países com proporções internacionais envolvendo a Organização das Nações Unidas (ONU).

Com o objetivo de reforçar as determinações da Carta das Nações Unidas, em 1948, é criada a Declaração Universal dos Direitos Humanos que, em seu artigo 25 faz menção expressa à pessoa com deficiência, denominada “inválida”. Esse documento de inestimável valor histórico e humanitário serviu de impulso à melhor organização das pessoas com deficiência, culminando no maior interesse na criação de novas instituições e consolidação das já existentes, voltadas à busca de meios de concretização da inclusão social desses indivíduos (Dicher; Trevisam, 2014).

Após o início da década de cinquenta, paulatinamente foram criadas instituições voltadas ao tratamento específico de pessoas com deficiência em vários países. No entanto, no campo do direito internacional houve flagrante carência de previsões específicas sobre os direitos das pessoas com deficiência, apesar das resoluções da ONU de 1971 (Declaração dos Direitos das Pessoas com Retardo Mental), e 1975 (Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes), não se verificou avanço substancial em matéria legislativa quanto às pessoas com deficiência (Dicher; Trevisam, 2014). As ações concretas em âmbito mundial em defesa das pessoas com deficiência são apresentadas na Figura 3.

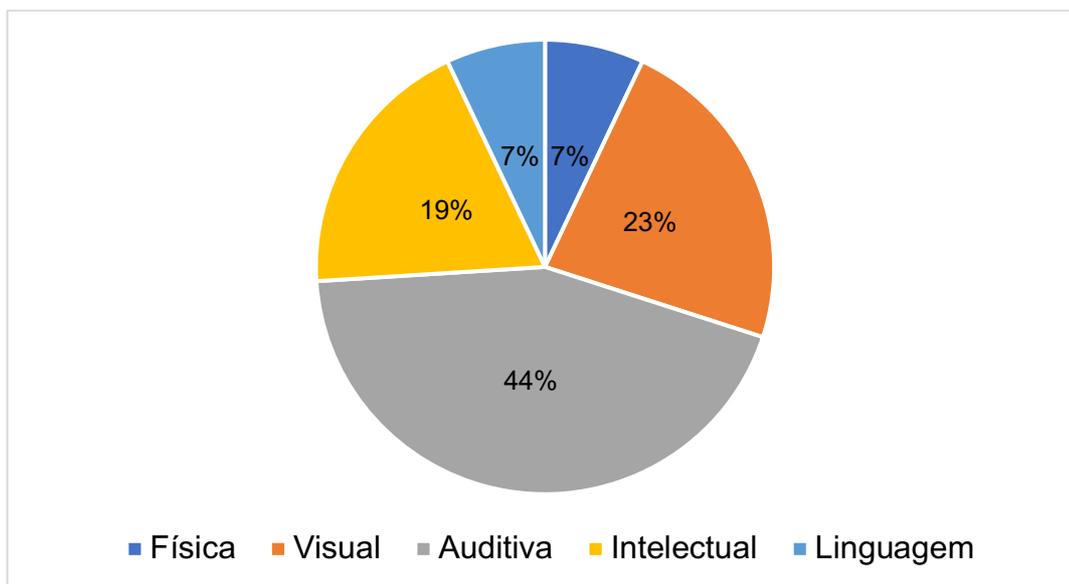
Figura 3 – Linha do tempo da legislação internacional dos direitos das pessoas com deficiência



Fonte: Adaptada de Politize! (2021).

O Gráfico 1 apresenta a distribuição percentual, segundo a Organização Mundial da Saúde (OMS), dos aproximadamente 1,3 bilhão de indivíduos com deficiência no ano de 2022, categorizados por tipo de deficiência.

Gráfico 1 – Distribuição por tipo de deficiência



Fonte: Adaptado de OMS (2022).

O envolvimento em atividades sociais e a criação de laços sociais, redes e capital são cruciais na formação não apenas da qualidade de vida e saúde de um indivíduo, mas também para manter as comunidades socialmente sustentáveis. Para ser considerado e sentir-se incluído como um membro valorizado da sociedade, uma pessoa mantém uma variedade de papéis dentro dessa comunidade que pode incluir ser vizinho, amigo, membro da equipe ou trabalhador. Para seguir com esses papéis valorizados, é fundamental que uma pessoa seja capaz de se envolver dentro da comunidade e alguma forma de transporte é normalmente necessária para permitir esse envolvimento (Backman, 2010).

No geral, o transporte público oferece aos indivíduos uma oportunidade acessível de percorrer distâncias substanciais e de se envolver de forma independente na comunidade sem ter que dirigir e desempenha um papel fundamental ao garantir acesso à empregos, educação, saúde, lazer e participação e interação social. O transporte público acessível permite que as pessoas com deficiência, especialmente aquelas com deficiência mais severa, tenham acesso independente a

locais de trabalho, programas educacionais, instalações de saúde e atividades sociais e recreativas (Steinfeld; Masiel, 2012).

Em uma cultura móvel e global, a participação social e plena na sociedade depende dos sistemas de transporte, no entanto, o cenário mundial das condições de mobilidade e transporte público das pessoas com deficiência ainda representam uma barreira para participação social desses indivíduos (Steinfeld; Masiel, 2012).

De acordo com a OMS (2023), as pessoas com deficiência relataram que os serviços de transporte existentes nas suas cidades são 15 vezes mais inacessíveis do que os relatos de pessoas sem deficiência. Mais de milhão pessoas com deficiência não podem sair de casa por causa de dificuldades com transporte e quando eles são capazes de sair de casa eles utilizam um sistema de transporte inadequado (Steinfeld; Masiel, 2012).

As pessoas com deficiência que residem em áreas urbanas e rurais citam constantemente que a falta de transporte é um obstáculo a sua capacidade de encontrar empregos, desencorajando esses indivíduos a procurar um posto de trabalho (Loprest; Maag, 2003).

Na visão de Steinfeld e Maisel (2012), um transporte público para ser inclusivo precisa atender três critérios: o primeiro critério é fornecer acesso aos destinos que as pessoas pretendem alcançar; o segundo critério é que seja acessível devido à relação entre deficiência e baixa renda; e o terceiro é que o sistema de transporte deve garantir atendimento pleno às pessoas com limitações de mobilidade, percepção e cognição.

Segundo Steinfeld e Masiel (2012), o ambiente construído é muito importante para o acesso aos sistemas de transporte e isso inclui calçadas, paradas de ônibus, estações e terminais. Para o autor, estes ambientes representam o ponto de entrada dos sistemas de transporte e se estiverem inadequadas às necessidades das pessoas com deficiência, estas não podem utilizar o sistema de transporte ou completar os seus destinos.

É necessário que todas as etapas durante um deslocamento satisfaçam as necessidades dos indivíduos, começando com o planejamento da viagem e terminando após a chegada ao destino final. É preciso atender a perspectiva do usuário e incluir todos os meios de transporte necessários para uma determinada rota,

todas as barreiras e facilitadores potenciais ao longo de toda a cadeia de viagens (Risser *et al.*, 2015).

Os autores citam ainda que muitos obstáculos à mobilidade podem ser superados com soluções simples e de baixo custo, como remover obstruções em calçadas, projetar pontos de ônibus sem degraus e fornecer sinalização de rota clara e fácil de seguir. Essas medidas relativamente baratas podem melhorar a mobilidade de forma sustentável e contribuir para uma melhor qualidade de vida das pessoas com deficiência.

A preocupação com a acessibilidade do transporte público na Europa começou a ser discutida na década de 70, com objetivo de construir sistemas de transporte seguros, econômicos, acessíveis e sustentáveis para todos. Na época começou a ser discutida a proposta de serviços especiais que poderiam substituir o modelo convencional de transporte para indivíduos com necessidades mais extremas (Hawerorth, 2017).

Segundo Wright (2001), a criação de serviços especiais de transporte para pessoas com deficiência teve origem nas dificuldades encontradas em atingir o ponto de equidade de acesso aos equipamentos de transporte – ou seja, de proporcionar o acesso ao sistema.

Nos Estados Unidos, a *American with Disabilities Act* (ADA) assinou em 1990 uma declaração que tinha por objetivo proibir discriminações e garantir oportunidades de trabalho, e participação em programas do governo local (ADA, 2020). Em relação ao transporte público, a ADA traz como obrigatoriedade o fornecimento de serviço com veículos acessíveis e, quando isso não for possível, ofertar sistemas separados chamados de *paratransit systems* (ADA, 2020).

Os *Special Transit Services* (STS) são serviços especiais de transporte denominados de “*paratransit*” na América do Norte e podem ter outras definições como *Demand Responsive Transit* (DRT), transporte sob demanda e transporte porta-porta. Esse modelo de transporte adotado por algumas cidades se caracteriza por um serviço porta-porta para pessoas com deficiência e mobilidade reduzida e que é solicitado por ligações telefônicas ou *smartphone* (ADA, 2020).

O fornecimento de STS é administrado pelos órgãos de transporte público e regulamentado pelo governo, portanto, as políticas que regem esse serviço variam de país para país e de jurisdição local para outra. O STS normalmente é feito por veículos

pequenos que podem transportar de 4 a 12 pessoas por vez, usando vans ou pequenos ônibus equipados com elevadores ou rampas (ADA, 2020).

Nos Estados Unidos, por exemplo, as agências de trânsito são obrigadas a fornecer STS onde quer que prestem serviço de rota fixa convencional e não podem cobrar significativamente mais pelas viagens do que os serviços convencionais. Já no Brasil, o STS é tratado como um serviço complementar a rede de transporte convencional não obrigatório e é oferecido por meio de legislação municipal, de forma a amenizar os problemas de acessibilidade desse grupo de pessoas (Wright, 2001; ADA, 2020).

### **2.5.2 No Brasil**

Por muito tempo, as pessoas com deficiência no Brasil também foram totalmente excluídas socialmente e tiveram os seus direitos ignorados e a evolução da proteção dos direitos das pessoas com deficiência no Brasil seguiu, ainda que de um modo retrógrado, o panorama internacional. Nesse sentido, a Declaração dos Direitos Humanos, os tratados que combatiam todas as formas de discriminação, foram, gradativamente, introduzindo novos valores jurídicos concernentes ao grupo das pessoas com deficiência (Farias; Júnior, 2020).

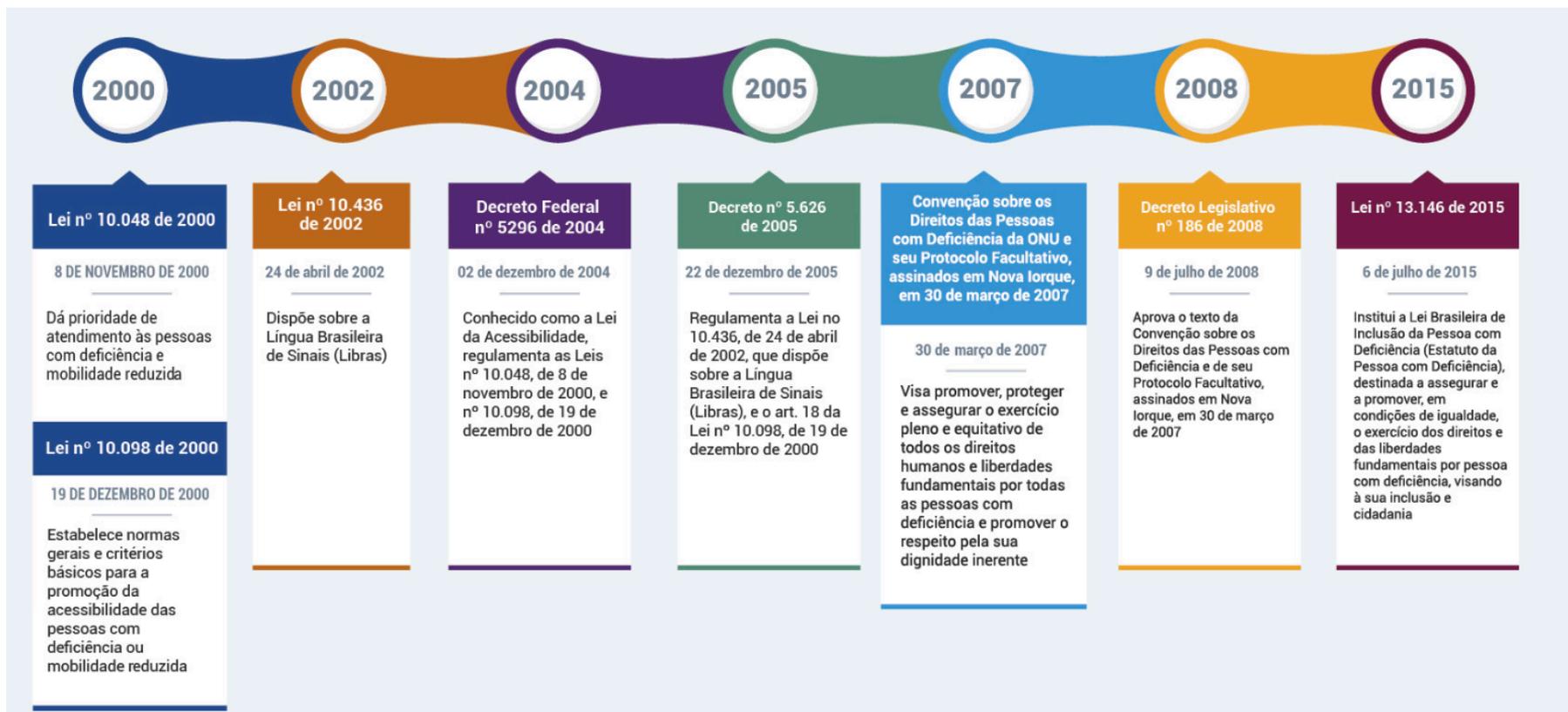
A Constituição de 1988 foi a primeira a reconhecer a plena cidadania das pessoas com deficiência, garantindo todos os direitos e liberdades dessas pessoas como o direito à vida, à saúde, à educação, justiça e trabalho, proibindo qualquer tipo de discriminação. Além disso, o documento determina a obrigação do poder público em oferecer assistência, proteção, garantia e integração social das pessoas com deficiência (Miranda, 2010).

No ano imediatamente posterior, foi editada a Lei nº 7.853/89, que criou a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE, que tem o papel de garantir a efetivação das ações governamentais necessárias ao pleno exercício dos direitos básicos das pessoas com deficiência, bem como disciplinou, entre outros pontos, o seu apoio e sua integração social (Farias; Júnior, 2020).

Diversas outras medidas legais de proteção à pessoa com deficiência seguiram-se no Brasil, até que em 2015 foi instituída a Lei Brasileira de Inclusão da

Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência – Lei nº 13.146) que ampliou no plano infraconstitucional, os direitos das pessoas com deficiência. A Figura 4 apresenta a linha do tempo dos principais marcos dos direitos das pessoas com deficiência no Brasil pós Constituição de 1988.

Figura 4 – Linha do tempo da legislação nacional dos direitos das pessoas com deficiência



Fonte: Curso de acessibilidade e os princípios do SUS da Fiocruz (2023).

Embora o Brasil seja um país que possui uma das legislações mais avançadas no que diz respeito aos direitos das pessoas com deficiência, a efetivação desses direitos nos termos da legislação fica muito a desejar na prática.

No que tange ao direito ao transporte e à mobilidade, a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência – Lei de nº 13.146) diz no seu capítulo X, 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, 2015).

O capítulo cita ainda no seu primeiro parágrafo que para fins de acessibilidade integram os serviços de transporte público terrestre, aquaviário e aéreo, em todas as jurisdições e fazem parte desses serviços os veículos, os terminais, as estações, os pontos de parada, o sistema viário e a prestação do serviço, ou seja, todas questões relacionadas ao processo de deslocamento pelo transporte público devem cumprir as disposições desta lei.

Em período que antecede a Lei do Estatuto da Pessoa com Deficiência, o Decreto nº 5.296, de 6 de julho de 2014, no que tange a acessibilidade no transporte público, estabeleceu a que todos os ônibus fabricados e utilizados no país obrigatoriamente deveriam possuir elevador para cadeira de rodas ou piso baixo com rampa. Além disso, após 120 meses da publicação do Decreto, toda a frota deveria estar acessível, com a renovação total dos veículos que compõem o sistema de transporte rodoviário urbano, intermunicipal, interestadual e metropolitano.

Apesar do prazo expirado, o que se observa é que muitas cidades brasileiras que dispõem de transporte público regular não possuem a totalidade da frota acessível para as pessoas com deficiência. Além disso, para os ônibus rodoviários, o próprio Governo Federal prorrogou o prazo para fabricação desses veículos com elevador ano após ano, estabelecendo um novo prazo somente a partir do Decreto nº 10.014, de 09 de setembro de 2019.

Além do transporte público convencional que prevê a acessibilidade universal da frota, algumas cidades brasileiras possuem serviços especiais de transporte para pessoas com deficiência, como o caso da capital paulista que dispõe de um serviço chamado de Serviço de Atendimento Especial, ou simplesmente Atende+, destinado

a atender pessoas com deficiências específicas como autismo, surdo-cegueira ou deficiência física com alto grau de severidade e dependência. O serviço foi criado em 1996 por meio do Decreto 36.071 de 09 de maio de 1996 e atualmente é regido pela Lei Municipal nº 16.337, de 30 de dezembro de 2015. Ele é oferecido pela prefeitura, gerenciado pela São Paulo Transporte S/A (SPTrans) e operado pelas empresas de transporte público do município de São Paulo com veículos do tipo van devidamente adaptados e por cooperativa de táxis acessíveis (SPTRANS, 2023).

O serviço atende+ é gratuito e é fornecido aos clientes cadastrados por meio de agendamento, podendo ser utilizado entre às 7h e 20h, de segunda-feira a domingo, excetuando-se os feriados. Além do atendimento porta a porta a clientes cadastrados, o atende+ oferece atendimentos nos fins de semana, denominados de "eventos aos fins de semana". Neste tipo de serviço, os pedidos de transporte são feitos diretamente pelas instituições que trabalham com pessoas com deficiência, com, no mínimo, dez dias de antecedência (SPTRANS, 2023).

Em 2022, o serviço atende+ atendeu 14.717 pessoas com deficiência e seus acompanhantes, os quais geraram 2.182.801 atendimentos programados, contando com uma frota de 540 veículos, que percorreram 20.688.115 quilômetros no ano. O serviço teve 100% de aprovação junto aos seus usuários com uma nota média de 9,36 reforçando a imagem pública do serviço e sua importância, especialmente junto às camadas mais pobres da população, que são as principais atendidas pelo serviço.

Além de São Paulo, outros estados e cidades possuem serviços de transporte exclusivo para pessoas com deficiência. São eles: Campinas, São José dos Campos, Ribeirão Preto, Osasco, Guaratinguetá, Ibiúna, Atibaia, Santa Bárbara do Oeste, Franca, Mogi das Cruzes, Sorocaba, Bauru, Guarujá e São Caetano do Sul (SP), Vitória (ES), Uberlândia, Juiz de Fora e Itabira (MG), Niterói (RJ), Curitiba (PR), Blumenau e Joinville (SC), Bagé (RS), Manaus (AM), Aracaju (SE), Recife (PE), Teresina (PI), Natal (RN), São Luiz (MA), Feira de Santana (BA).

### **2.5.3 Em Porto Alegre**

Porto Alegre foi pioneira no país a implantar uma Secretaria Especial de Acessibilidade e Inclusão por meio da Lei nº 9.782/05, fruto de históricas reivindicações e trabalho do movimento das pessoas com deficiência. Porém a

existência da Secretaria foi descontinuada e atualmente as atividades são de competência da Coordenadoria de Acessibilidade e Inclusão Social (CAIS). Porto Alegre também foi a primeira capital a ter um Plano Diretor de Acessibilidade por meio da Lei de nº 678/11 (Porto Alegre, 2010).

Com objetivo deliberar e fiscalizar políticas de atendimento nas áreas da educação, saúde, trabalho, assistência social, transporte, cultura, desporto, lazer e acessibilidade a cidade criou o Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Porto Alegre (COMDEPA) por meio da Lei complementar nº 580/07. O conselho possui 16 conselheiros titulares e 16 suplentes, que representam o governo municipal e entidades de atendimento de pessoas com deficiência da sociedade civil organizada (Porto Alegre, 2022).

No ano de 2011 Porto Alegre criou seu Plano Municipal de Atenção à Saúde da Pessoa com Deficiência, estabelecendo objetivos, indicadores e proposições para à saúde da Pessoa com Deficiência do município (Porto Alegre, 2022). No que tange aos avanços na legislação municipal de Porto Alegre, o Quadro 3 elenca algumas medidas adotadas pela cidade em prol das pessoas com deficiência.

Quadro 3 – Legislação Municipal de Porto Alegre relacionada à acessibilidade

Legislação Municipal	Previsão legal
Decreto nº 6.862, de 19 de julho de 1979	Dispõe sobre a <b>preferencialidade</b> em lugares sentados, nos ônibus para pessoas idosas ou portadoras de defeitos físicos ou gestantes.
Lei nº 8.082, de 10 de dezembro de 1997	Todos os estabelecimentos comerciais (bares, lancherias, restaurantes e congêneres) com área igual ou superior a 100m <sup>2</sup> (cem metros quadrados) ficam obrigados a adaptar ou construir no mínimo um banheiro masculino e um banheiro feminino para o uso de pessoas portadoras de deficiência.
Lei nº 8.317, de 09 de junho de 1999	Dispõe sobre a eliminação de barreiras arquitetônicas em edificações e logradouros de uso público e dá outras providências.
Lei nº 8.320, de 17 de junho de 1999	Autoriza o município a implantar rampas (aclives/declives) nos meios fios junto às faixas de segurança e em locais de grande fluxo de pedestres.
Lei nº 8.573, de 27 de julho de 2000	Institui o guia de direitos e serviços para pessoas portadoras de deficiência e dá outras providências.
Decreto nº 12.714, de 23 de março de 2000	Dispõe sobre pavimentação de passeios públicos e dá outras providências.
Lei No 9.405, de 15 de janeiro 2004	Altera a Lei nº 7.663, de 15 de setembro de 1995, que determina a colocação, no espaço publicitário dos abrigos das paradas de ônibus, do número, nome, itinerário e horário de largada das linhas de ônibus que ali param e dá outras providências, também ser escrito no Sistema Braile.
Decreto nº 15.752, de 5 de dezembro de 2007	Institui o Certificado de Acessibilidade e o Selo de Acessibilidade no âmbito do Município de Porto Alegre.
Lei nº 10.379, de 6 de fevereiro 2008	Dispõe sobre a obrigatoriedade de espaço para cadeira de rodas e de assentos reservados para pessoas portadoras de necessidades especiais em salas de exibição de cinema no Município de Porto Alegre e dá outras providências.
Lei nº 10.729, de 23 de julho de 2009	Obriga os grandes supermercados de Porto Alegre a colocarem assentos... para pessoas idosas, ampliando a obrigatoriedade aos hipermercados e às lojas de departamentos, estendendo a reserva dos assentos a gestantes e a portadores de deficiência e determinando a disponibilização de carrinhos de compras com assentos para crianças.

Fonte: Adaptado de Guia de Direitos e Serviços para a Pessoa com Deficiência de Porto Alegre (2009, p. 202-205).

O transporte público para pessoas com deficiência em Porto Alegre ocorre praticamente de forma exclusiva pelo serviço de ônibus urbanos. O sistema de transporte público de Porto Alegre foi licitado no ano de 2015. A rede de atendimento foi dividida em bacias operacionais (norte/nordeste, sul, leste/sudeste), operadas por três consórcios de empresas privadas (MOB, Viva Sul, Mais e Via Leste), cuja função preferencial é a operação de linhas radiais, e pela Companhia Carris, empresa pública até 2023, privatizada e adquirida pela empresa Viamão, que assumiu a operação em 2024 e opera as linhas transversais, circulares e algumas linhas radiais.

A estrutura da rede de transporte de Porto Alegre é predominantemente radial, com a maioria das linhas urbanas se deslocando até o centro da cidade. A frota operacional prevista no edital foi de 1.554 veículos, porém dados de outubro de 2022

demonstram que atualmente circulam 964 veículos em Porto Alegre, sendo a frota total cadastrada de 1.297 veículos, e destes, 95,4% possuem acessibilidade.

A Lei Municipal nº 12.944, de 30 de dezembro de 2021 garante a isenção às pessoas com deficiência e seus acompanhantes desde que a renda familiar não ultrapasse R\$ 6.600,00 e que a pessoa resida em Porto Alegre.

O serviço de transporte público seletivo por lotação de Porto Alegre composto por uma frota de 390 microônibus, também é opção de atendimento às pessoas com deficiência. A disponibilização de microônibus com elevador para cadeirante passou a ser uma exigência em Porto Alegre no ano de 2010, e desde então todos os veículos que ingressaram na frota possuem plataformas elevatórias e espaços reservados adequados para usuários com mobilidade reduzida. Nesse caso a tarifa para cada viagem é de R\$ 8,00.

Outra opção para pessoas com deficiência em Porto Alegre, é a utilização do serviço de táxi acessível. A Lei nº 11.591, de 14 de março de 2014 instituiu a disponibilidade de serviço de táxi com frota acessível em Porto Alegre. O serviço começou a ser ofertado em 2016 e hoje conta com uma frota de 45 veículos.

Em 2019, a Lei nº 12.580, de 1º de agosto de 2019, instituiu o Programa de Transporte Assistencial Acessível no município de Porto Alegre. Apesar da publicação da Lei não existe até o presente momento algum serviço de transporte especial ou na modalidade porta-porta para as pessoas com deficiência em Porto Alegre e o cumprimento da lei ocorre somente em situações excepcionais, por meio de processo judicial.

### 3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Os estudos científicos sobre a experiência das pessoas com deficiência no uso da estrutura de mobilidade urbana e oportunidades de acesso à cidade são limitados e de pouco conhecimento acumulado. Por esse motivo, o presente estudo adota uma abordagem de “métodos mistos”, que integra uma análise descritiva detalhada do sistema de mobilidade urbana de Porto Alegre e o uso do transporte público por pessoas com deficiência - proveniente de uma pesquisa pública com dados quantitativos agregados com entrevistas individuais realizadas pelo autor, para compreender profundamente a experiência de mobilidade e de acesso à cidade dessa parcela da população.

Para alcançar os resultados almejados, a pesquisa é estruturada em três etapas.

Na **primeira etapa**, foi realizado um levantamento de dados secundários sobre a cidade para **descrever o sistema de mobilidade urbana de Porto Alegre**, apresentando aspectos geográficos e urbanísticos, bem como informações sobre o total de moradores com deficiências. Além disso, o estudo examina a infraestrutura de transporte da cidade, incluindo os corredores e faixas exclusivas para ônibus, a estrutura das paradas e terminais, a acessibilidade e as condições das calçadas, e o sistema de transporte público da cidade.

A **segunda etapa** consiste na **avaliação do uso do transporte público por ônibus de Porto Alegre pelas pessoas com deficiência**. Nessa etapa é descrito o quadro da mobilidade das pessoas com deficiência que utilizam o transporte público, por meio dos seguintes indicadores:

- a) número de beneficiários que dispõem de gratuidade por serem deficientes;
- b) entidades emissoras de cartões e quantidade de cartões por entidade;
- c) número de beneficiários de gratuidade para deficiente transportados por tipo de dia (útil, sábado ou domingo);
- d) principais linhas utilizadas (linhas que apresentam a maior demanda de passageiros transportados);
- e) bairros com maior demanda;
- f) comportamento da demanda por faixas horárias.

Na **terceira e última etapa** é realizada uma pesquisa com **coleta de dados primários através da aplicação de questionário** com pessoas que possuem algum tipo de deficiência ou seus acompanhantes, nos casos em que o portador da deficiência não apresente autonomia para responder o questionário individualmente.

Os resultados obtidos visam **compreender as condições de mobilidade urbana de pessoas com deficiência em Porto Alegre**, examinando se o transporte público local efetivamente assegura o direito à cidade, contribuindo para a autonomia e independência desses indivíduos. A análise articulada dos resultados das 3 etapas pretende avaliar a hipótese central de que as condições atuais de mobilidade urbana, em especial os serviços de transporte público da cidade constituem barreiras significativas para pessoas com deficiência, resultando em exclusão social e falta de direito à cidade.

A próxima seção delinea especificamente os parâmetros e os procedimentos metodológicos empregados para o desenvolvimento das **segunda e terceira etapas** do estudo.

### 3.1 ESTUDO QUANTITATIVO DO TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS COM DEFICIÊNCIA EM PORTO ALEGRE

Os dados do transporte por ônibus das pessoas com deficiência foram fornecidos pela ATP (Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre), entidade sem fins lucrativos, constituída para integração, coordenação e representação das 11 empresas privadas de ônibus da capital gaúcha e são oriundos dos relatórios do sistema de bilhetagem eletrônica TRI transporte integrada.

Utilizaram-se os dados coletados para traçar o perfil de deslocamento das pessoas com deficiência que fazem uso do transporte público em Porto Alegre e que possuem gratuidade. Isso se deve ao fato de que, sem a concessão desse benefício, não se consegue registrar as informações de viagens desse grupo específico no sistema de transporte da cidade.

Na análise da demanda do uso do transporte público por pessoas com deficiência agregada por bairro, foi necessário arbitrar como origem o terminal de origem da linha, uma vez que as linhas normalmente atendem mais de um bairro.

A análise da demanda de pessoas com deficiência transportadas por faixa horária seguiu as classificações fornecidas pela Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre (EPTC). As faixas horárias utilizadas no estudo são as seguintes:

**Pré-pico:** entre as 4h e 5h59min.

**Pico da manhã:** entre as 6h e 8h59min.

**Entrepico:** entre as 9h e 15h59min

**Pico da tarde:** entre as 16h e 19h59min.

**Noite:** entre as 20h e 22h59min.

**Madrugada:** entre as 23h e 3h59min.

O estudo considerou o uso de dados de bilhetagem eletrônica de cinco dias úteis, mais um sábado e um domingo típico do mês de novembro de 2022. Esse é considerado o mês de referência, cuja amostragem permite avaliar o uso do transporte público de Porto Alegre pelas pessoas com deficiência pois ele apresenta média de passageiros representativa dos demais meses, indicando a qualidade dos dados.

### 3.2 ESTUDO QUANTI-QUALITATIVO DO COMPORTAMENTO DE VIAGEM, PERCEPÇÃO E SATISFAÇÃO DAS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA USUÁRIAS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PORTO ALEGRE

Esta etapa teve como intuito conhecer as características das pessoas com deficiência entrevistadas, o tipo de deficiência, o perfil de deslocamento, o bem-estar humano e a satisfação com o transporte público, quando o uso do transporte público se aplica à pessoa entrevistada.

A análise quanti-qualitativa buscou explorar o caráter sociodemográfico, bem como aspectos das escolhas de mobilidade, os principais motivos dos deslocamentos, a satisfação do transporte público da cidade e outras informações relevantes para entender o bem-estar humano e o acesso à cidade das pessoas com deficiência da cidade de Porto Alegre.

As entrevistas individuais frente a frente com o respondente deram oportunidade de explorar com profundidade as questões que buscam ser respondidas nos objetivos geral e específicos da pesquisa.

A próxima seção descreve a abordagem da pesquisa quanti-qualitativa, o tipo de estudo, participantes e locais de aplicação da pesquisa, os procedimentos e instrumentos utilizados para coleta de dados e a metodologia de análise após a aplicação da pesquisa.

### **3.2.1 Caracterização da pesquisa**

A pesquisa quanti-qualitativa foi realizada por meio da aplicação de um questionário estruturado fechado, com algumas perguntas abertas. Essa etapa pode ser considerada como uma pesquisa descritiva na forma de estudo de caso, pois procura descobrir com precisão as diversas relações que ocorrem na vida social das pessoas com deficiência que foram entrevistadas.

### **3.2.2 Participantes e locais de aplicação da pesquisa**

A coleta de dados por meio de questionários foi realizada com o auxílio de acompanhantes de indivíduos com deficiência intelectual, TEA ou deficiências múltiplas residentes em Porto Alegre. Nos casos em que foi possível, o próprio indivíduo com deficiência respondeu ao questionário de forma independente.

A pesquisa foi agendada com antecedência e os questionários foram aplicados presencialmente. As respostas foram coletadas em instituições e clínicas que prestam atendimento a pessoas com deficiência em Porto Alegre, como a APAE, Cerepal, Kinder, Educandário e Neuro Articolare. Em alguns casos, a coleta de dados ocorreu em locais públicos previamente acordados com os participantes, como shoppings.

### **3.2.3 Instrumento e procedimentos para coleta de dados**

O questionário desenvolvido para a coleta de informações, que visa atender aos objetivos deste projeto de pesquisa, foi baseado na adaptação do instrumento de pesquisa de satisfação “Qualiônibus”, empregado pelo *World Resources Institute*

*Brazil* (WRI, 2016). Este instrumento utiliza técnicas estabelecidas para avaliar a satisfação dos usuários com os serviços de transporte público.

Esse modelo de pesquisa estabelece parâmetros mensuráveis associados à qualidade dos serviços prestados como: acessibilidade, frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação, confiabilidade, segurança, características dos veículos, características dos locais de parada, sistema de informações, conectividade, comportamento dos operadores e estado das vias e calçadas (Ferraz, 2004).

Para aprimorar o questionário de pesquisa e promover os ajustes finais antes do início do estudo, foram utilizadas diversas fontes, entre elas o estudo de Miranda (2010), que explorou a qualidade do sistema de transporte público de Salvador, bem como as percepções de profissionais que interagem diariamente com pessoas com deficiência.

O questionário completo está no Apêndice 1. O questionário foi dividido em cinco blocos distintos, sendo eles:

**Bloco 1 – Dados pessoais do entrevistado:** informações pessoais do entrevistado, como: nome, idade, endereço, sexo, telefone, nível de escolaridade do entrevistado, estado civil e dados socioeconômicos. Além disso, nessa etapa da pesquisa foram coletadas as informações do acompanhante da pessoa com deficiência que respondeu a pesquisa, quando foi o caso.

**Bloco 2 – Sobre a deficiência:** informações a respeito do tipo de deficiência do entrevistado, forma de comunicação, se precisa de auxílio para se locomover e se faz algum tratamento de saúde.

**Bloco 3 – Perfil de uso e características de mobilidade:** coleta de dados do comportamento de viagem, obtendo informações referente ao número de viagens realizadas diariamente, meio de transporte utilizado, horário, motivo e tempo gasto com deslocamentos, entre outras informações relevantes de mobilidade.

**Bloco 4 – Satisfação com o transporte público:** aplicado especialmente para as pessoas com deficiência que utilizam o transporte público, objetivando entender a satisfação do uso do serviço de transporte público da cidade de Porto Alegre em relação ao: acesso e disponibilidade do serviço, tempo de deslocamento, frequência das linhas, conforto e atendimento.

**Bloco 5 – Bem-estar humano e direito à cidade:** questões relacionadas ao bem-estar humano, avaliando informações de sociabilidade e de acesso à cidade.

A pesquisa foi aplicada diretamente pelo mestrando, utilizando um questionário estruturado, que inclui 60 questões fechadas, seguido de uma seção com 7 questões abertas, totalizando 67 questões. As respostas da primeira etapa foram coletadas via formulário online, inseridas em um banco de dados. Na fase das questões abertas, um gravador de áudio foi empregado para facilitar a coleta e a transcrição das respostas, além disso, a gravação de áudio foi complementada com anotações julgadas relevantes pelo pesquisador. O tempo médio de resposta ao questionário completo foi de aproximadamente 40 minutos por participante.

O questionário, juntamente com o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) e o Termo de Assentimento Livre e Esclarecido (TALE), foi submetido à avaliação ética na Plataforma Brasil por meio do Certificado de Apresentação para Apreciação Ética (CAAE) nº 71430723.7.0000.5347, sendo aprovado pelo parecer nº 6.389.337.

### **3.2.4 Amostra de participantes**

Envolveu a realização de entrevistas com uma amostra selecionada de 50 pessoas, de modo a alcançar um equilíbrio quanto ao gênero, características socioeconômicas (grupos de alta e baixa renda), local de moradia (central ou periférico) e uso do transporte público. De acordo com Milan e Ribeiro (2007), os entrevistados devem ser escolhidos de forma que possam fornecer informações úteis a respeito da população de interesse, sendo recomendada a escolha de participantes distribuídos nos estratos de interesse, tendo em vista os objetivos da pesquisa e as variáveis selecionadas para análise.

Segundo Richardson *et al.* (1989, p. 269):

Caracteriza-se pelo emprego da quantificação tanto nas modalidades de coleta de informações quanto no tratamento delas por meio de técnicas estatísticas, desde as mais simples como percentual, média, desvio-padrão, às mais complexas como coeficiente de correlação, análise de regressão etc.

Na realização deste estudo, foi escolhida uma amostragem por conveniência, que consistiu em um grupo diversificado de participantes. Embora esta técnica não seja probabilística e não possa representar a totalidade da população, as 50 entrevistas realizadas forneceram as respostas necessárias para alcançar os objetivos da pesquisa. Com isso, buscou-se compreender se a mobilidade urbana e o transporte público de Porto Alegre constituem barreiras para as pessoas com deficiência.

Os critérios para a seleção dos participantes incluíram:

- a) tipo de deficiência;
- b) gênero;
- c) idade;
- d) classe socioeconômica/renda;
- e) uso do transporte público.

Este estudo focou especialmente em pessoas com deficiência intelectual, Transtorno do Espectro Autista (TEA), múltiplas deficiências ou deficiência física severa. Devido às características específicas desses grupos, presume-se que eles enfrentam maiores desafios no acesso à cidade e na utilização do sistema de transporte público de Porto Alegre.

O desenho amostral da pesquisa elaborado para determinar os perfis entrevistados é apresentado no Quadro 4.

Quadro 4 – Critérios do desenho amostral da pesquisa

<b>Tipo de deficiência</b>	<b>Gênero</b>	<b>Idade</b>	<b>Classes</b>	<b>Uso do transporte público</b>
Intelectual/TEA ou múltipla	Masculino e Feminino	Criança ou adolescente, adulto e idoso	Classe A, B ou C e Classe D ou E	Sim e não

Fonte: Elaborado pelo autor (2024).

Para fins deste estudo, indivíduos com até 18 anos foram classificados como crianças ou adolescentes; aqueles entre 19 e 59 anos foram considerados jovens e adultos; e os entrevistados com 60 anos ou mais foram categorizados como idosos.

Quanto às classes econômicas, participantes com uma renda familiar mensal superior a R\$ 2.900,00 foram atribuídos às classes A, B ou C, enquanto aqueles com uma renda de até R\$ 2.900,00 foram classificados nas classes D ou E (IBGE, 2022).

### 3.2.5 Análise dos questionários

A análise das entrevistas está estruturada em duas fases distintas: a primeira foca nos dados quantitativos obtidos a partir das respostas às perguntas fechadas, enquanto a segunda se dedica aos dados qualitativos, derivados das respostas às perguntas abertas. As metodologias utilizadas para analisar cada fase das entrevistas serão detalhadas nas próximas seções.

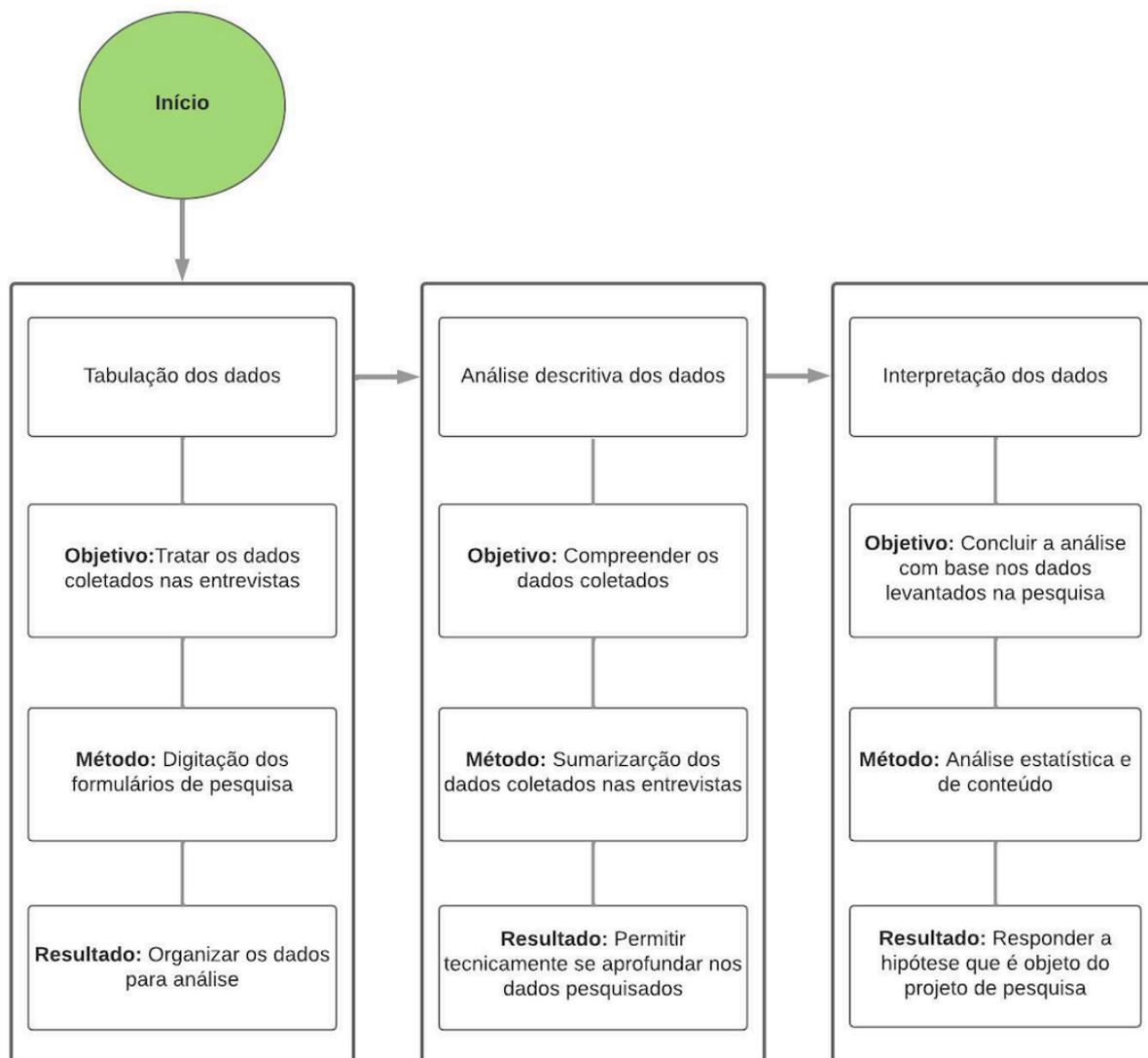
#### 3.2.5.1 Análise dos dados quantitativos

Segundo Marconi e Lakatos (2008, p. 20), a **tabulação** é a disposição dos dados em tabelas, possibilitando maior facilidade na verificação das inter-relações entre eles. É uma parte do processo técnico de análise estatística, que permite sintetizar os dados de observação conseguidos pelas diferentes categorias e representá-los graficamente. Dessa forma, poderão ser mais bem compreendidos e interpretados mais rapidamente.

A análise dos dados quantitativos foi conduzida em três etapas distintas. Inicialmente ocorreu a **tabulação** das entrevistas. Seguiu-se a **descrição estatística** dos dados coletados, e finalmente, a terceira etapa envolveu a **interpretação** destes dados, objetivando resumir e descrever as características e informações mais relevantes da pesquisa.

A análise da segunda fase da pesquisa foi dividida em blocos: iniciou-se com os dados dos indivíduos entrevistados; posteriormente, avaliou-se o comportamento de viagens, incluindo questões relacionadas às despesas com transporte e uso do automóvel; no próximo bloco, avaliou-se a satisfação com o transporte público; por fim, foram abordadas opções de lazer e bem-estar. Um resumo destas etapas é ilustrado na Figura 5.

Figura 5 – Fluxograma do processo de análise dos dados quantitativos



Fonte: Elaborada pelo autor.

### 3.2.5.2 Análise dos dados qualitativos

A análise de dados qualitativos tem como objetivo se aprofundar e conhecer melhor a percepção individual dos entrevistados. Seguindo as orientações de Ribeiro e Nodari (2009), o método transcende a coleta superficial de informações para explorar a essência das vivências cotidianas em um contato direto e intenso com os indivíduos entrevistados.

Por meio das últimas sete questões da entrevista, procurou-se compreender com maior riqueza os desafios enfrentados por pessoas com deficiência, as barreiras

que impedem seu ir e vir, as soluções que o governo ou as pessoas devem fazer para melhorar a autonomia e inclusão na dinâmica urbana de Porto Alegre e por último se eles utilizariam um serviço exclusivo especializado para pessoas com deficiência.

As entrevistas transcritas foram organizadas em um quadro comparativo, o qual descreve os tópicos e os aspectos mencionados em cada depoimento. Empregou-se a técnica de contagem de palavras para cada entrevistado com o intuito de avaliar a frequência com que cada tópico e aspecto são mencionados nas respostas.

Com o objetivo de representar o nível de manifestação de cada tópico e aspecto avaliado nas cinco primeiras perguntas foram construídos **gráficos de Pareto** e nas últimas duas que envolvem o transporte especializado os depoimentos foram reproduzidos em uma nuvem de palavras.

A Teoria de Pareto, também conhecida como Princípio 80/20, é uma ferramenta analítica que destaca a desproporcionalidade entre insumos e resultados em uma vasta gama de sistemas. Originalmente observada pelo sociólogo italiano Vilfredo Pareto, esta teoria identifica que 80% da riqueza de uma sociedade era detida por 20% de sua população. No contexto contemporâneo, essa teoria foi extrapolada para outros âmbitos, sugerindo que um número limitado de causas, geralmente em torno de 20%, é responsável por aproximadamente 80% dos efeitos (Victor, 2020).

A aplicabilidade desta teoria estende-se a diversos setores. Nesta pesquisa, aplica-se o Princípio de Pareto para examinar a relação entre os tópicos e aspectos influentes na mobilidade urbana e na vida das pessoas com deficiência. Identificam-se quais aspectos representam a maior proporção dos efeitos negativos enfrentados por esses indivíduos. Na construção dos gráficos de Pareto, as seguintes etapas de cálculo foram realizadas:

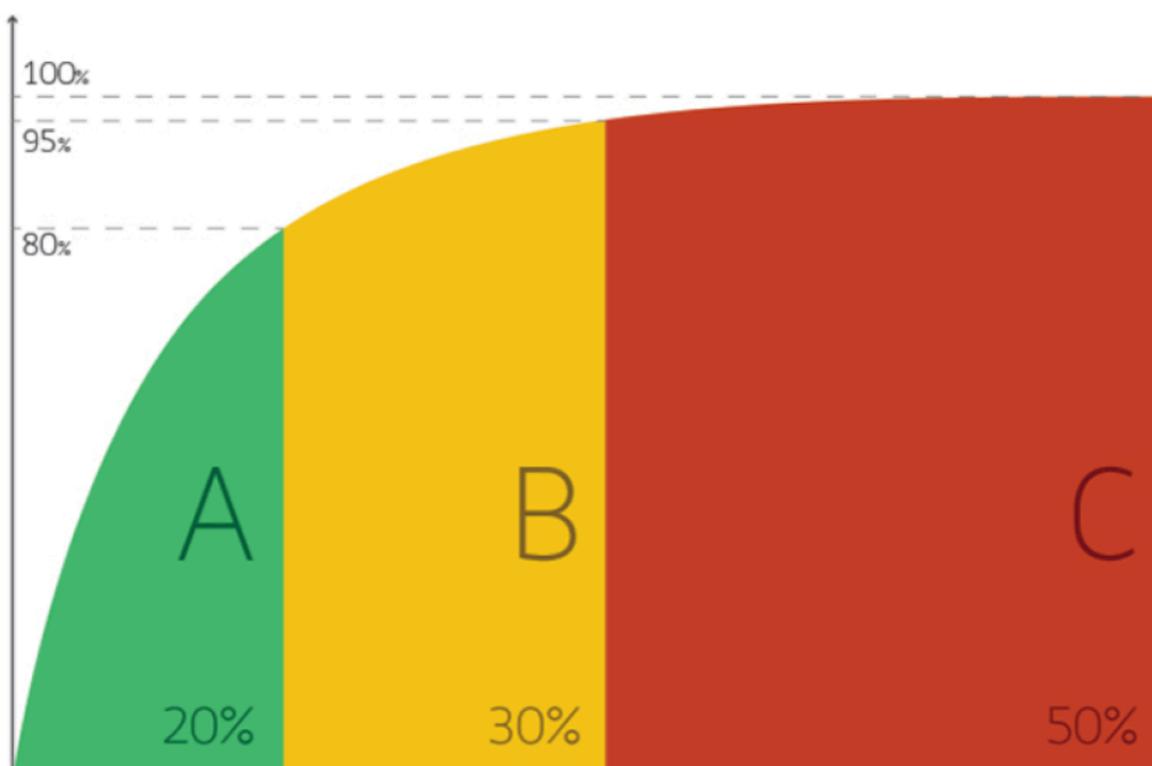
**Contagem de frequência:** Os depoimentos foram classificados por tópicos e aspectos mencionados nas entrevistas e depois foi realizada uma contagem de quantas vezes cada tópico e aspecto aparece.

**Cálculo dos percentuais individuais:** O percentual de cada categoria (tópico e aspecto) foi calculado.

**Ordenação decrescente:** As categorias foram ordenadas do maior para o menor percentual.

**Cálculo do percentual acumulado:** O percentual individual da categoria de maior frequência foi somado ao percentual da categoria imediatamente menos frequente. Este processo foi repetido sequencialmente: a cada etapa, o percentual acumulado anterior é somado ao da próxima categoria em frequência. Essa acumulação progressiva continuou até que a adição envolveu todas as categorias. A exemplificação do diagrama de Pareto setorizado por 3 faixas principais de avaliação é apresentado na Figura 6.

Figura 6 – Diagrama de Pareto setorizado por 3 faixas principais

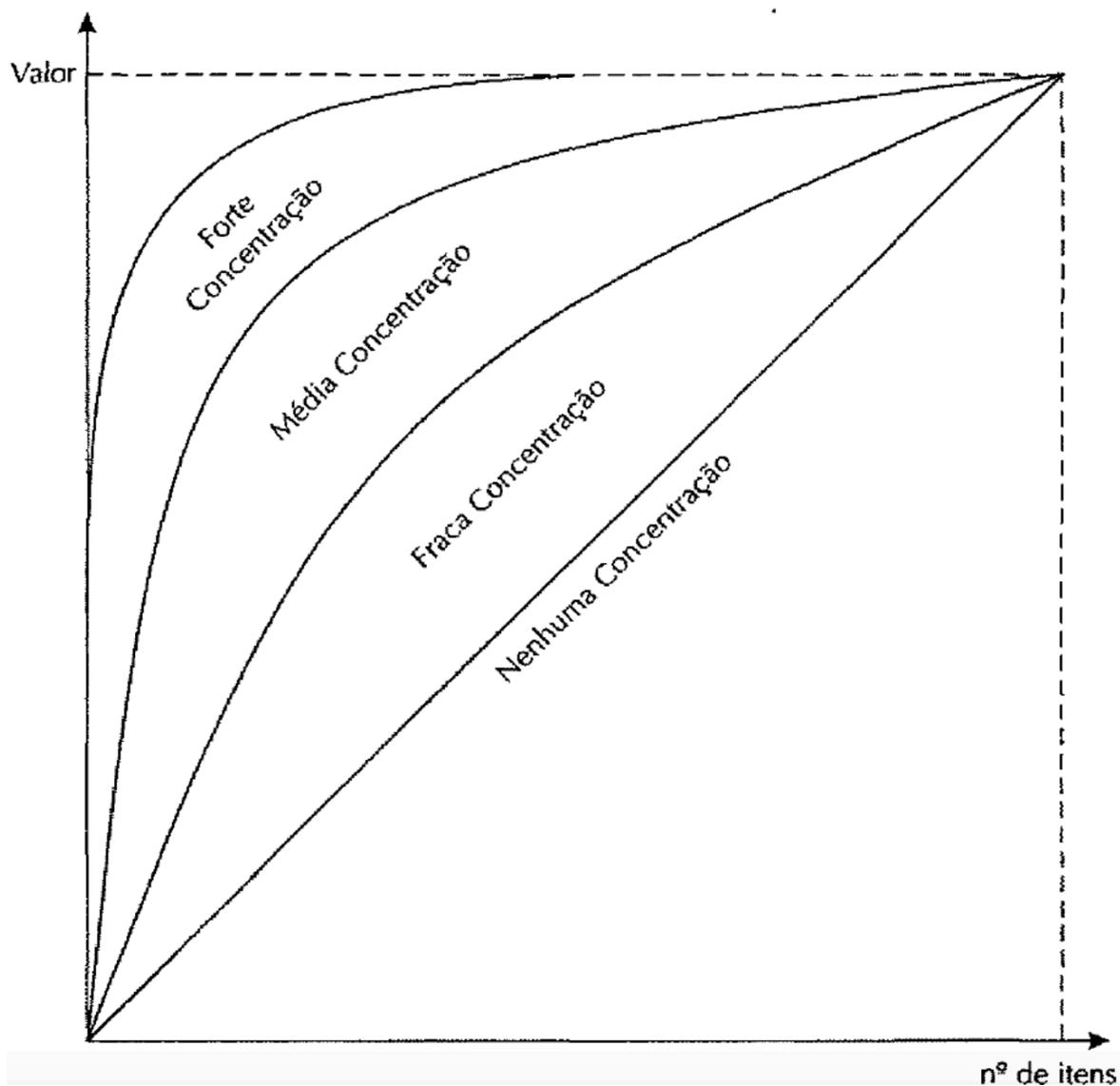


Fonte: Construtiva (2022).

**A forma da curva** resultante no gráfico pode revelar a concentração das variáveis analisadas. Uma "forte concentração" é indicada por uma curva íngreme, onde uma pequena porcentagem das categorias é responsável pela maioria dos resultados, onde 20% das causas podem levar a 80% dos efeitos. Isso sugere que focar nesses poucos fatores críticos pode resultar em melhorias significativas. Por outro lado, uma "fraca concentração" mostra uma curva mais plana, indicando que os efeitos estão mais distribuídos entre as categorias. Neste cenário, intervenções devem ser mais abrangentes, pois não há um pequeno grupo de fatores que se destaque

significativamente em termos de impacto (Victor, 2020). As formas de representação do diagrama de Pareto podem ser observadas na Figura 7.

Figura 7 – Formas de representação do diagrama de Pareto



Fonte: Guia da engenharia (2020).

Nas últimas duas perguntas da entrevista, que envolviam a criação de um transporte especializado para pessoas com deficiência, a técnica da **nuvem de palavras** foi utilizada como uma ferramenta exploratória. Essa técnica possibilitou a visualização clara da prevalência de termos mencionados. A abordagem gráfica permitiu uma interpretação rápida e intuitiva dos depoimentos, destacando as palavras que apareceram com maior frequência.

## 4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

Neste capítulo são descritos e discutidos os resultados das três etapas da pesquisa:

- a) descrição e avaliação do sistema de mobilidade urbana de Porto Alegre e a população com algum tipo de deficiência que reside na cidade;
- b) descrição e avaliação do uso do transporte público de Porto Alegre por pessoas com deficiência em cada tipo de dia (útil, sábado ou domingo), por faixa horária e por bairro;
- c) descrição e interpretação das entrevistas realizadas com as pessoas com deficiência ou seus familiares.

### 4.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DE PORTO ALEGRE/RS: A CIDADE, MOBILIDADE URBANA, ACESSIBILIDADE E TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Aqui são apresentados brevemente os principais dados geográficos e demográficos da cidade, bem como informações gerais sobre a população com deficiência que reside no município. Também são abordados aspectos básicos do sistema de mobilidade urbana da cidade, sob a perspectiva desses indivíduos. Isso inclui a infraestrutura disponível para o transporte público, como corredores e faixas exclusivas para ônibus, calçadas, paradas, estações e terminais, além da oferta de transporte.

#### 4.1.1 A cidade

O município de Porto Alegre, capital político administrativa do Estado do Rio Grande do Sul, situa-se no leste do estado. O oeste e o sudoeste do município são banhados pelo lago Guaíba; ao leste, faz divisa com os municípios de Viamão e Alvorada e; ao norte, o rio Gravataí divide os municípios de Canoas e Cachoeirinha. O município localiza-se, aproximadamente, na latitude 30° sul e na longitude 51° oeste, possuindo uma área total de 496,8 km<sup>2</sup>, dentro da qual apresenta distintas paisagens (Porto Alegre, 2023).

Porto Alegre conta atualmente com 94 bairros oficiais. Os bairros da cidade estão distribuídos ao longo da área territorial da cidade, abrangendo as zonas norte, sul, leste, oeste (nas ilhas do lago Guaíba) e na área central, que em razão de seu processo de ocupação, apresenta-se localizada na região peninsular junto ao lago (ObservaPOA, 2023).

Destaca-se que após diversos incentivos políticos municipais a cidade sofreu uma descentralização das atividades que eram tradicionalmente localizadas no centro, gerando, com isso novos centros regionais que se consolidaram ao longo das últimas décadas. Esta política permitiu a constituição de novos polos de atração em razão, tanto dos serviços e comércios, quanto das indústrias consolidadas em diferentes regiões. Contudo, apesar deste processo, o centro histórico permanece ainda hoje como um grande polo comercial e de serviços, atraindo grande número de viagens (ObservaPOA, 2023).

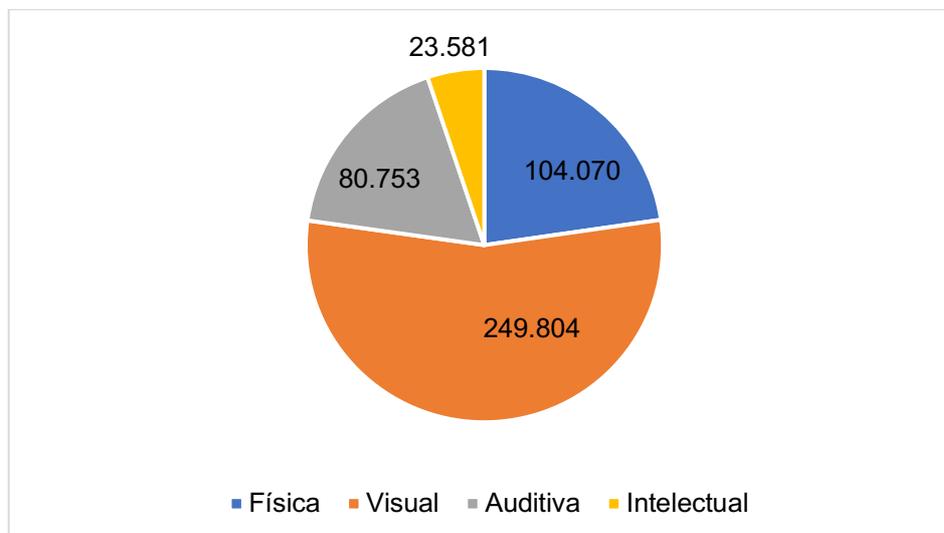
#### **4.1.2 A população**

Em 2010, a população total era de 1.409.351 habitantes, representando aproximadamente 13% da população do estado e com uma densidade demográfica de cerca de 2.837,52 hab./km<sup>2</sup>, conforme o censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Segundo o IBGE, para o ano de 2022, o total de pessoas residindo em Porto Alegre reduziu para 1.332.845 habitantes, e a densidade populacional passou para 2.690,50 hab./km<sup>2</sup>

O Censo Demográfico de 2010 (IBGE, 2010) revelou que Porto Alegre tem mais de 336 mil pessoas com pelo menos uma das deficiências investigadas (intelectual, física, auditiva, visual e psicossocial), representando quase um quarto da população residente (23,87%). Dentre os residentes do município, em 2010, a distribuição de deficientes por faixa etária é de: 120.927 idosos, 155.259 adultos, 42.884 jovens e 17.350 na faixa etária de 0 a 14 anos.

De acordo com o Censo Demográfico de 2010 (IBGE, 2010), dos quatro tipos de deficiência investigadas (visual, motora, auditiva e mental), a visual é a mais frequente em Porto Alegre. O Gráfico 2 a seguir apresenta o número absoluto de pessoas com deficiência por tipo de deficiência divulgado no Censo Demográfico de 2010.

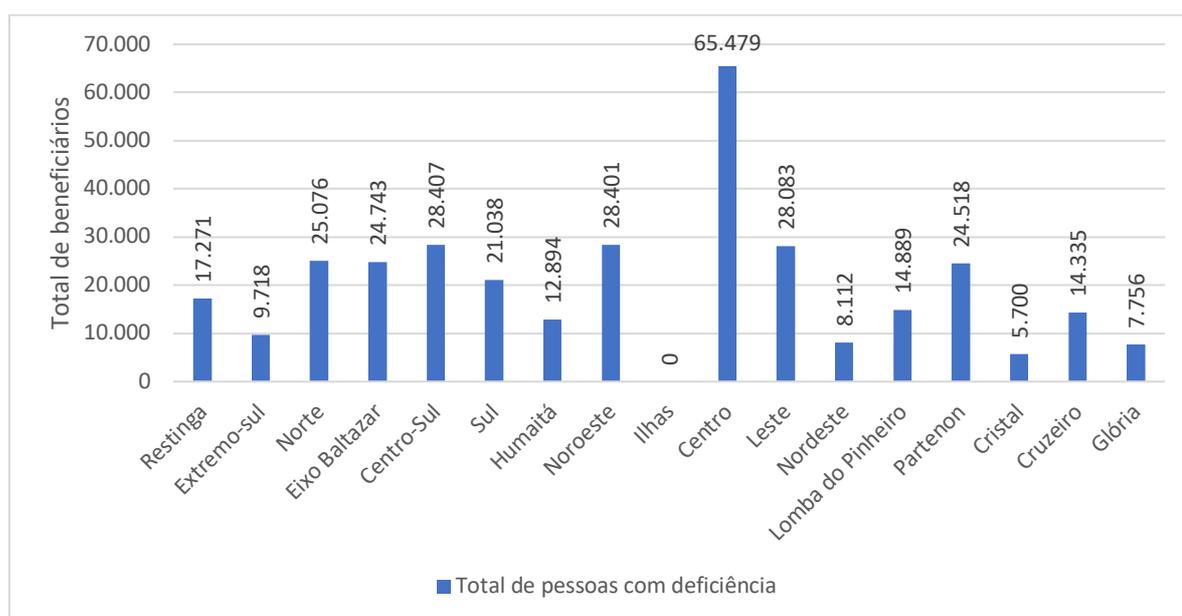
Gráfico 2 – Número total de pessoas com deficiência por tipo em Porto Alegre



Fonte: Adaptado de IBGE (2010).

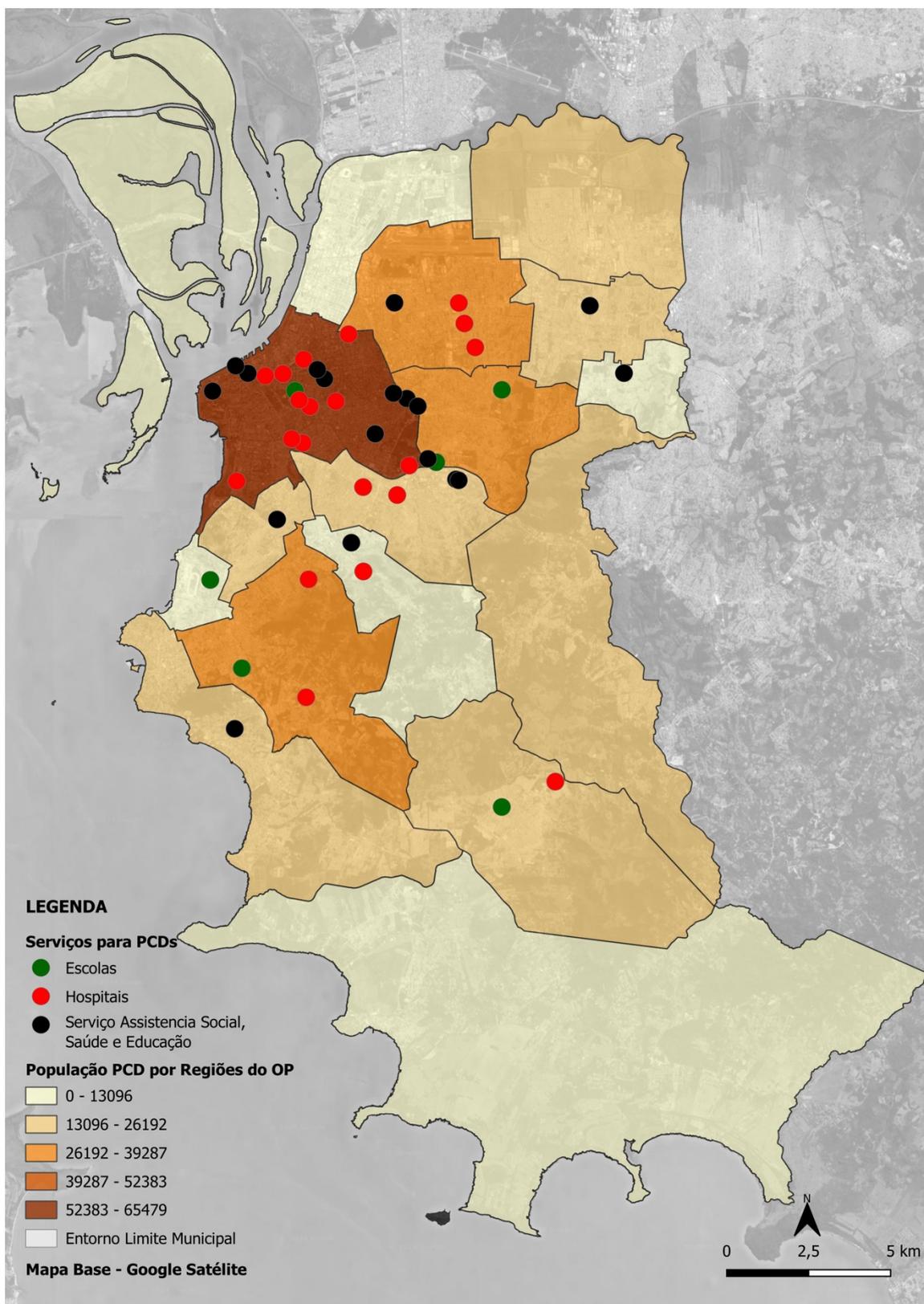
Segundo a Secretaria Municipal de Saúde de Porto Alegre (SMS, 2022), o centro histórico é a região com a maior concentração de pessoas com deficiência. O quantitativo de indivíduos com uma ou mais deficiências em cada região abrangida pelo Orçamento Participativo (OP) de Porto Alegre é detalhado no Gráfico 3 e ilustrado na Figura 8, que inclui o mapa dessas áreas e a distribuição de serviços de saúde, assistência social e educação especial.

Gráfico 3 – Pessoas com deficiência por região de OP de Porto Alegre



Fonte: Adaptado de SMS (2022).

Figura 8 – Número total de pessoas com deficiência por região de OP e serviços



Fonte: Adaptada de SMS (2022).

### 4.1.3 Mobilidade urbana e acessibilidade

Conforme a última pesquisa domiciliar, a Pesquisa de Origem e Destino de Porto Alegre (EDOM, 2003), realizada pela prefeitura de Porto Alegre, constatou-se que 40% dos deslocamentos realizados na cidade são motivados por trabalho, 27% por educação, 18% por comércio e serviços, 6% para acompanhar outra pessoa, 4% por recreação, 3% por saúde e 2% por outros motivos.

De acordo com a EDOM (2003), o modo de transporte mais utilizado é transporte público do tipo ônibus/lotação, correspondendo a 40% do total das viagens, seguido pelo transporte individual e táxi, que representam aproximadamente 36%. As viagens realizadas a pé e por bicicleta somam 22% e outros modos 2%. Desagregando os transportes não motorizados, verifica-se que 1% dos deslocamentos eram feitos por bicicleta e 21% a pé.

É relevante destacar que esses números refletem a realidade dos modos de deslocamento em 2003, e desde então houve mudanças significativas, como o agravamento da crise do transporte público, o ingresso do transporte por aplicativos, a ampliação da malha cicloviária da cidade e o crescimento do teletrabalho no contexto pós-pandêmico. Esses fatores, sem dúvida, alteraram o cenário anterior, notadamente com a redução do uso do transporte público e o aumento da utilização de outros meios, como automóveis e bicicletas.

Em estudos técnicos baseados na redução da demanda do transporte coletivo e no ingresso de novos participantes no mercado, a EPTC recalculou os percentuais de deslocamento por cada modo de transporte na cidade. Segundo as estimativas da EPTC, o uso do transporte coletivo foi reduzido para 22,8%, enquanto o uso do transporte individual aumentou, representando 55,3% do total dos deslocamentos realizados na cidade em 2023. O transporte a pé ou de bicicleta representa 21,9% (EPTC, 2023).

Também é importante enfatizar que a pesquisa EDOM não contemplou questões fundamentais para a análise do comportamento da mobilidade urbana das pessoas com deficiência em Porto Alegre, um aspecto crucial para o planejamento e garantia de um atendimento adequado a esse segmento da população.

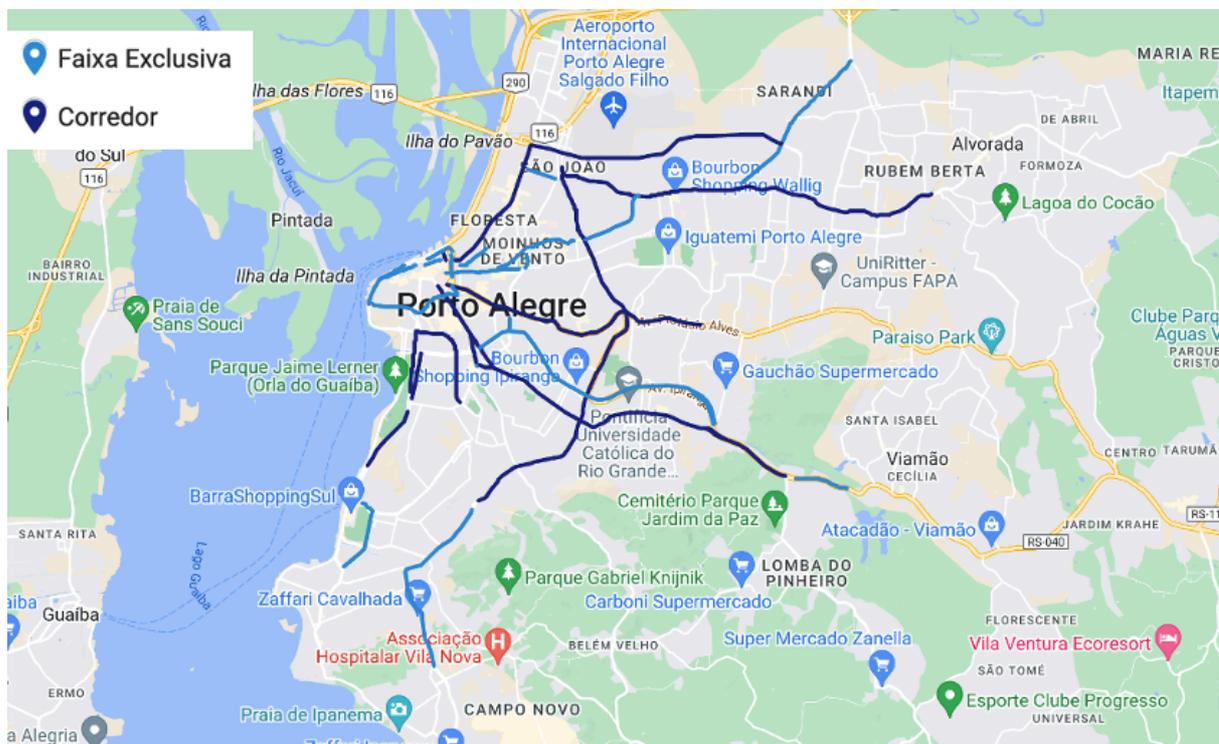
#### 4.1.3.1 Infraestrutura de transporte público

Durante as décadas de 70 e 80, o município passou pela maior parte das obras de ampliação e readequação das redes de infraestruturas e equipamentos urbanos em função da demanda por moradia e nessa época a cidade começou a investir na infraestrutura de corredores e faixas exclusivas nas principais vias radiais da cidade, com o objetivo de priorizar o transporte público (Observamob EPTC, 2021).

O ritmo de criação de vias que priorizam o transporte público após a década de 80 desacelerou, apesar do aumento do número de veículos ano após ano, sendo que os principais marcos dos anos 2000 foram os novos corredores da Av. Sertório e da III Perimetral. No ano de 2019, com o objetivo de reduzir as fontes de atraso do transporte público a prefeitura de Porto Alegre lançou no ano de 2019 o programa de priorização do transporte público, com implantação de mais 22 quilômetros de faixas exclusivas para ônibus nos anos de 2019 e 2020 (Observamob EPTC, 2021).

De acordo com a EPTC (2021), Porto Alegre dispõe de 58,2 quilômetros de corredores exclusivos para ônibus e 37,9% de faixas exclusivas. A Figura 9 apresenta as vias da cidade de Porto Alegre que dispõe de corredor ou faixa exclusiva para ônibus.

Figura 9 – Trechos com corredores ou faixas exclusivas para ônibus em POA



Fonte: Adaptada de EPTC, (2021).

A presença de corredores ou faixas exclusivas para ônibus é crucial para a melhoria da mobilidade urbana, pois garante maior velocidade e eficiência no transporte público, evitando atrasos frequentemente causados por congestionamentos e mantendo a regularidade na prestação dos serviços. Para pessoas com deficiência, que muitas vezes dependem exclusivamente desse meio de locomoção, os corredores exclusivos são ainda mais importantes. Eles proporcionam um acesso mais rápido e confiável aos serviços essenciais e às atividades cotidianas, contribuindo para sua autonomia e inclusão social (Higashide, 2019).

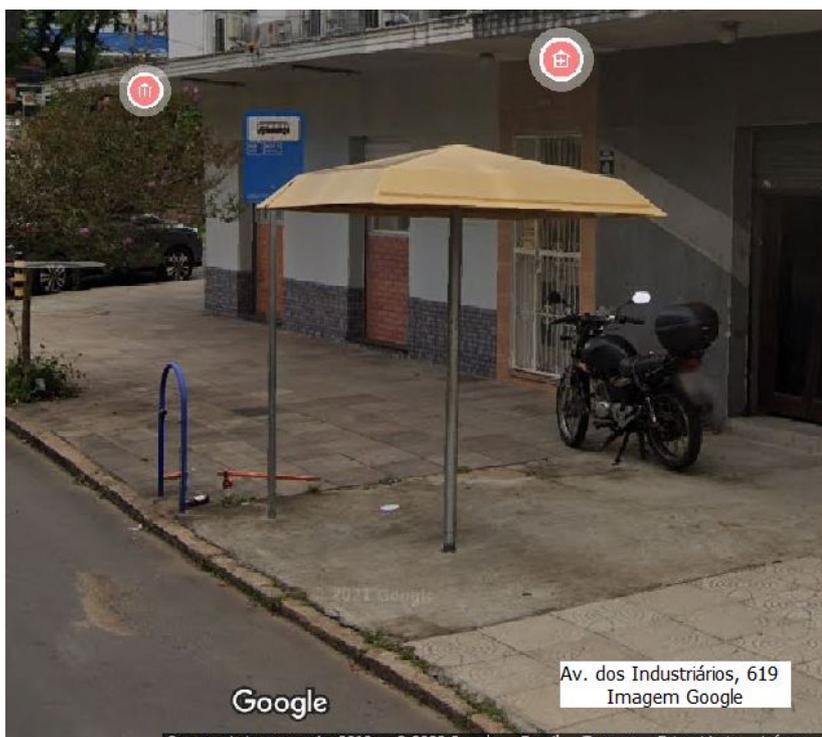
#### 4.1.3.2 Tipologia das paradas, estações e terminais

A estrutura de paradas do município de Porto Alegre, de maneira geral, é disposta nas calçadas, com o piso em nível, podendo ou não conter cobertura, proteção lateral, bancos e identificação das opções de linhas que realizam o atendimento no local.

A cidade de Porto Alegre possui 5.721 pontos de paradas de ônibus, sendo que destas 4.339 dispõe de abrigo de ônibus, o que representa 75,84%. Os demais 1.382 se caracterizam de maneira geral como pontos de desembarque e são sinalizados apenas com poste e placa I-23 para indicar o ponto de parada, além disso, 210 pontos de paradas são considerados estações de transporte, localizados nos corredores de ônibus de Porto Alegre (EPTC, 2023).

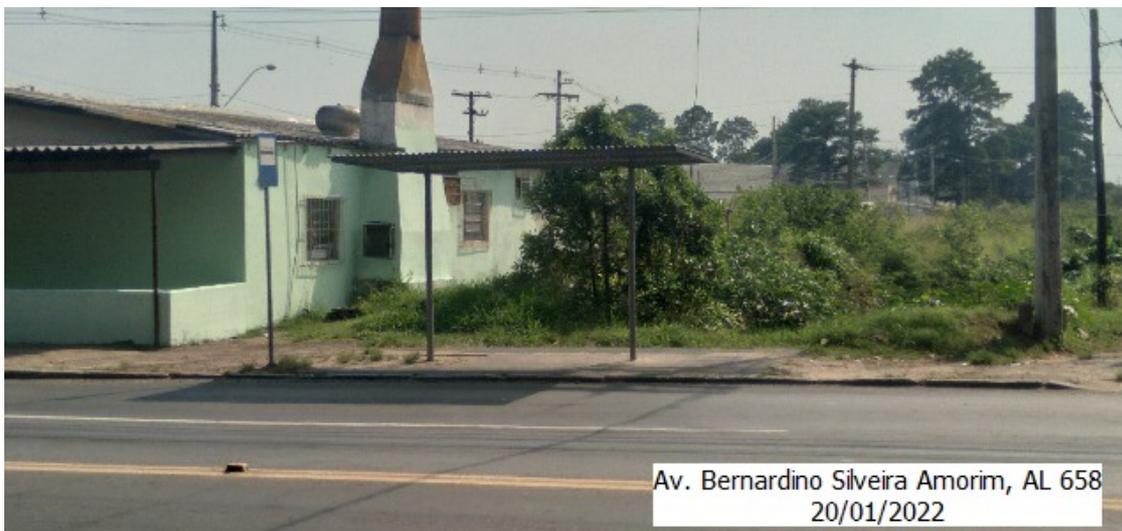
Os modelos de paradas mais usuais da cidade de Porto Alegre são os abrigos do tipo MFV (módulo de fibra de vidro), com dimensões de 1,5 m x 2 m, M2 ou Parada Segura, com dimensões de 2 m x 4 m (EPTC, 2023). É ilustrado na Imagem 1 o modelo de parada utilizada em Porto Alegre do tipo MFV, na Imagem 2 o modelo de parada do tipo M2 e na Imagem 3 o modelo de parada segura.

Imagem 1 – Modelo de parada de Porto Alegre do tipo MFV



Fonte: Google Maps (2022).

Imagem 2 – Modelo de parada de Porto Alegre do tipo M2



Fonte: EPTC (2022).

Imagem 3 – Modelo de parada de Porto Alegre do tipo Parada Segura



Fonte: EPTC (2022).

Apesar dos pontos de parada de Porto Alegre possuírem um certo nível de conforto, a pesquisa realizada pela EPTC em conjunto com a WRI apontou condições não muito favoráveis dos abrigos de ônibus de Porto Alegre, refletindo na satisfação e no tempo de espera do passageiro. Para melhorar o conforto e a comodidade dos

clientes, em 2019 Porto Alegre divulgou o programa de qualificação do mobiliário urbano de Porto Alegre com a Concessão dos Abrigos de Ônibus e em 2020 divulgou o edital de concorrência pública de nº 13/2020.

O vencedor do edital é responsável pelo fornecimento, instalação e manutenção de abrigos de ônibus, com a contrapartida da concessionária promover a exploração publicitária destes equipamentos. O contrato de concessão prevê a instalação de 1.507 abrigos de ônibus na cidade, 100 câmeras de monitoramento, 180 painéis de próxima chegada, além de 75 abrigos sustentáveis (Porto Alegre, 2022).

Os novos abrigos foram classificados em tipo A e B, sendo que os abrigos do tipo A irão ter dimensões de 4 (quatro) metros, na seção longitudinal e 2 (dois) metros na seção transversal e os abrigos do tipo de B irão ter dimensões de 3 (quatro) metros, na seção longitudinal e 2 (dois) metros na seção transversal (Porto Alegre, 2022).

O modelo dos novos abrigos dispõe de equipamentos de proteção contra sol, chuva, radiação UV, granizo, vento etc. Possuem iluminação, tomadas USB, assentos, espaço para cadeirante, piso podotátil e painel informativo. Os novos abrigos estão sendo instalados em pelo menos 50 bairros de Porto Alegre beneficiando moradores do centro expandido, mas também das zonas mais afastadas do centro histórico como é o caso do Sarandi, Rubem Berta, Restinga e Lomba do Pinheiro (Porto Alegre, 2022). De acordo com a EPTC (2024), até o presente momento já foram instalados 502 abrigos novos na cidade, distribuídos em 56 bairros da cidade. A Imagem 4 apresenta o modelo do novo abrigo.

Imagem 4 – Novo modelo de parada de Porto Alegre



Fonte: Imagem EPTC (2022).

O Quadro 5 foi adaptado do programa de indicadores de qualidade “QualiÔnibus”, desenvolvido pela WRI, e apresenta um *checklist* básico com os principais elementos característicos em paradas de ônibus, englobando itens que envolvem a necessidade de pessoas com deficiência. A escolha mais adequada ao município de Porto Alegre foi assinalada com “x”.

Quadro 5 – *Checklist* dos elementos característicos das paradas de POA

Descrição do elemento	Nenhum	Alguns	Cerca de metade	Maioria	Todos
Cobertura (que proteja do sol e da chuva)				x	
Proteção lateral (que proteja contra o vento)		x			
Iluminação própria para o ponto de ônibus		x			
Bancos			x		
Lixeiras		x			
Bicicletário ou paraciclo	x				
Estação de bicicleta compartilhada a menos de 100 metros		x			
Rede Wi-Fi gratuita		x			
Pré-pagamento da tarifa (com compra de bilhete e validação externa ao veículo)	x				
Existência de informação clara da localização do ponto de ônibus (placa indicativa de que o local é um ponto de ônibus)					x
Informação sobre as linhas que passam no ponto de ônibus		x			
Informação sobre o itinerário das linhas que passam no ponto de ônibus		x			
Informação estática dos horários das linhas que passam no ponto de ônibus <sup>1</sup>	x				
Informação em tempo real sobre linhas e horários das linhas que passam no ponto de ônibus	x				
Mapas com informações da rede de transportes (eixos principais de transporte, integrações etc.)	x				
Sinalização tátil direcional e piso tátil de alerta		x			
Espaço para cadeirante		x			

Fonte: Adaptado de WRI (2018, p. 30).

Os resultados obtidos no Quadro 6 evidenciam que a maior proporção dos abrigos de ônibus de Porto Alegre não são 100% acessíveis para atender as pessoas com deficiência. A ausência de sinalização tátil direcional e de alerta, assentos para descanso, local destinado cadeirante, são alguns exemplos de empecilho comumente encontrado nos abrigos dos pontos de parada da cidade.

Terminais distinguem-se das estações por possuírem maior dimensão e infraestrutura. Normalmente os terminais são localizados nos pontos de início e término das viagens, com locais de embarque caracterizados por baías demarcadas nas quais o veículo pode realizar paradas por tempo mais elevado, inclusive descanso ou troca de motoristas, com área de estacionamento e manobra de frota, lojas de conveniências e serviços diversos (WRI, 2018).

Os terminais existentes estão localizados em pontos estratégicos da atual rede de transporte público, e estão incorporados na rotina de deslocamento dos usuários

do transporte público da cidade, alguns terminais funcionam como terminais de integração metropolitana, tais como Azenha, Antônio de Carvalho, Cairu e Triângulo, sendo esses considerados os principais terminais da cidade.

A Imagem 5 apresenta a imagem aérea do terminal Triângulo, maior terminal do transporte público da cidade de Porto Alegre:

Imagem 5 – Terminal triângulo Porto Alegre



Fonte: PMPA (2023).

Objetivando analisar as condições de acessibilidade dos principais terminais de Porto Alegre citados anteriormente, o Quadro 6 apresenta a mesma avaliação realizada nos pontos de ônibus, porém para os terminais da cidade. Para os casos em que o terminal atende um elemento característico foi assinalado com “x”, e nos casos em que não atende foi mantido em branco.

Quadro 6 – Checklist dos elementos característicos dos terminais de POA

Descrição do elemento	A. Carvalho	Azenha	Cairu	Triângulo
Cobertura (que proteja do sol e da chuva)	x	x	x	x
Proteção lateral (que proteja contra o vento)				
Iluminação própria	x	x		x
Bancos	x		x	x
Lixeiras	x	x	x	x
Bicicletário ou paraciclo	x	x		x
Estação de bicicleta compartilhada a menos de 100 metros				
Banheiro	x	x		x
Rede Wi-Fi gratuita				
Climatização				
Pré-pagamento da tarifa (com compra de bilhete e validação externa ao veículo)				
Informação sobre as linhas que passam no terminal	x	x	x	x
Informação sobre o itinerário das linhas que passam no terminal				x
Informação estática dos horários das linhas que passam no terminal				
Informação em tempo real sobre linhas e horários das linhas que passam no terminal				
Mapas com informações da rede de transportes (com eixos principais de transporte, integrações etc.)				
Sinalização tátil direcional e piso tátil de Alerta	x	x		x

Fonte: Adaptado de WRI (2018, p. 30).

#### 4.1.3.3 Infraestrutura para pedestres – calçadas e travessias

Por definição, as calçadas compreendem a parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pessoas e à implantação de elementos de urbanização. Já passeio é parte da calçada ou pista de rolamento, separado por pintura ou elemento físico, livre de interferências destinada à circulação exclusiva de pessoas e, excepcionalmente, de ciclistas (Araújo, 2017).

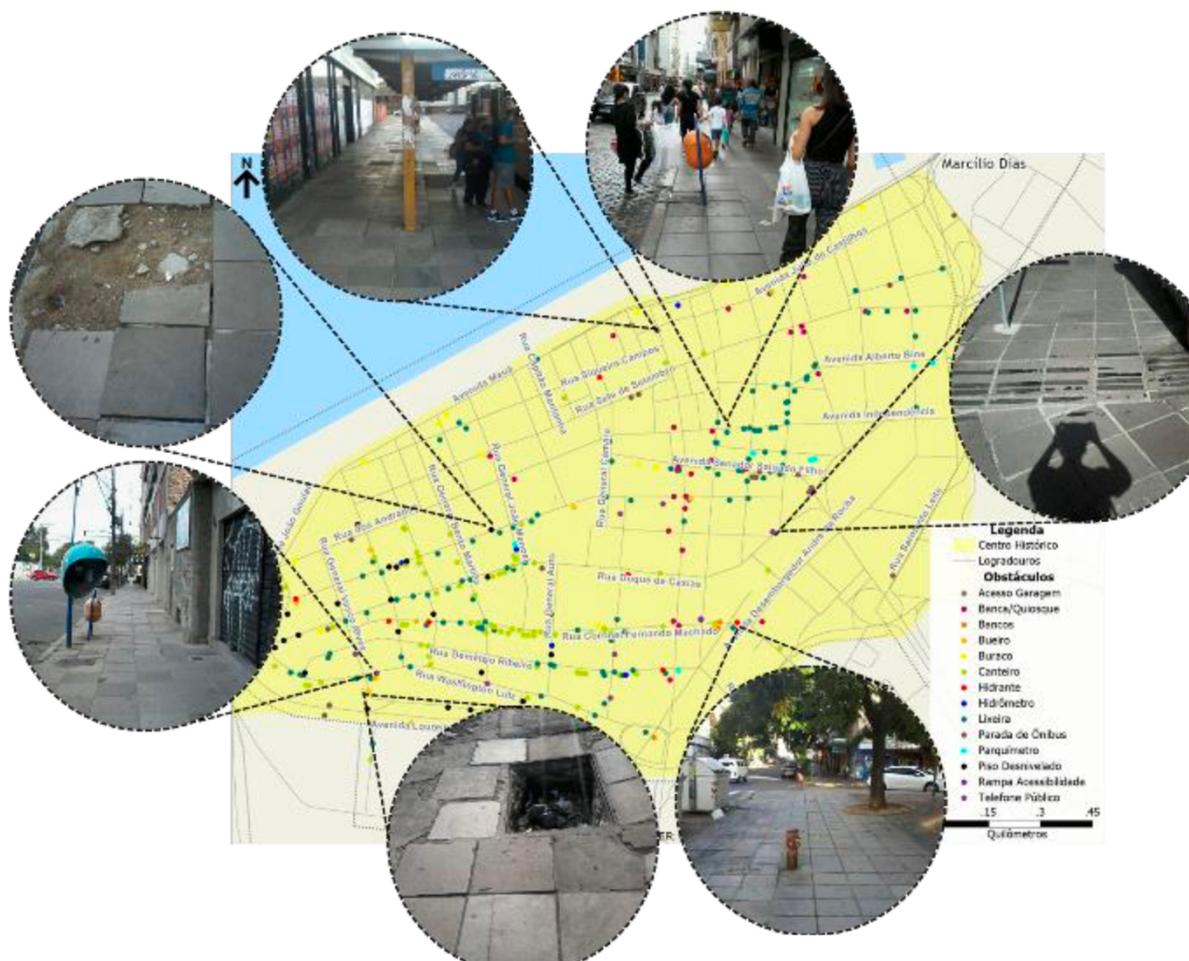
Embora a maioria das ruas sejam mantidas municipalmente, a maioria das cidades exigem que os proprietários locais mantenham suas calçadas acessíveis e em boas condições. É o caso de Porto Alegre, onde o município, por meio da Lei complementar nº 12/1975, atribui aos proprietários de terrenos a obrigação de executar a pavimentação do passeio fronteiro a seus imóveis, dentro dos padrões estabelecidos, e a mantê-los em bom estado de conservação e de limpeza, conforme os padrões especificados no decreto nº 17.302/2011. A obrigação do proprietário do

lote em relação à calçada, não exclui do poder público a responsabilidade sobre o que acontece nesse espaço, sendo ele parte da via. Atualmente, a Prefeitura de Porto Alegre define os parâmetros para execução, por meio de decretos e fiscaliza o cumprimento desses (Porto Alegre, 2019).

O Plano de Mobilidade do Centro Histórico apresenta um diagnóstico das condições das calçadas da região central da cidade, observando a existência de muitas calçadas estreitas, sendo que 70% possuem largura inferior a 3 metros, diversos obstáculos que dificultam a caminhada do pedestre como lixeiras, bancas e quiosques, piso desnivelado, paradas de ônibus, buracos, telefones público, parquímetro, hidrante, hidrômetro, bancos e acesso de garagem (Matricial, 2021).

Embora o estudo realizado pela Matricial Engenharia Consultiva tenha sido feito no centro histórico é correto afirmar que esses mesmos problemas se estendam para o restante da cidade, dificultando a caminhabilidade do pedestre, em especial das pessoas com deficiência. A Figura 10 apresenta o registro fotográfico e o mapa com a localização de cada obstáculo nas calçadas do centro histórico observados pela Matricial.

Figura 10 – Obstáculos que prejudicam a caminhabilidade no centro de POA



Fonte: Matricial (2022, p. 16).

De acordo com a Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura de Porto Alegre (SMOI, 2022), Porto Alegre é a cidade com maior proporção de rampas de rebaixo de calçada entre os 15 municípios com mais de 1 milhão de habitantes do País, possuindo 23% de rampas de rebaixo, sendo a média nacional de 4,7%.

Segundo a SMOI (2022), de 2012 a 2022 foram executadas 8.187 rampas de rebaixo de calçadas entre 2021 e 2022 e 4 quilômetros de rota tátil.

#### 4.1.3.4 Serviço de transporte público de passageiros

A estrutura da rede de transporte de Porto Alegre é predominantemente radial, com a maioria das linhas urbanas se deslocando até o centro da cidade, que somadas as linhas que fazem o transporte metropolitano geram uma grande sobreposição dos

serviços nos principais eixos viários de acesso a Porto Alegre, nos principais corredores e na sua área central (Porto Alegre, 2019).

Essa ausência de conexão funcional das redes de transporte apresenta grande irracionalidade, acarretando o excesso de ônibus nos corredores e na área central, baixas velocidades operacionais e congestionamento, perda de qualidade com consequente queda na receita, aumento no custo operacional e falta de investimento compatível com as necessidades de melhoria na infraestrutura de transporte (Porto Alegre, 2019).

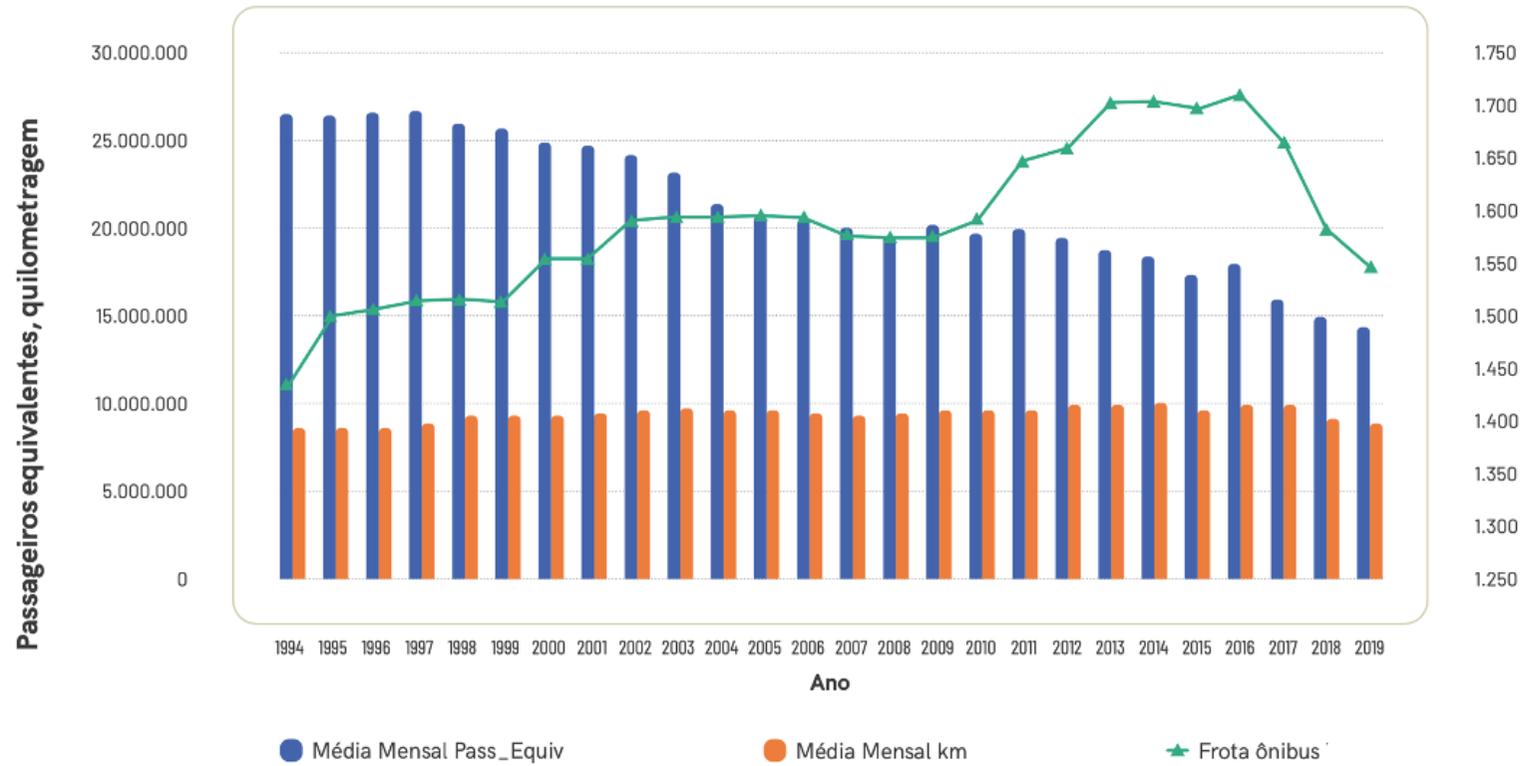
Apesar da licitação do sistema de transporte de Porto Alegre ser recente, especificamente do ano de 2015, a rede de transporte se mantém praticamente inalterada desde a década de 70, apesar de novos adensamentos, crescimento da cidade, aumento populacional, surgimento de novos centros, novas necessidades da população e de uma concorrência cada vez maior.

Nos últimos anos, o transporte público mergulhou em uma crise jamais vista, com perda de desempenho, qualidade e atratividade ano após ano. A queda expressiva da demanda de passageiros transportados em âmbito nacional foi causada especialmente pela falta de priorização do transporte público, incentivo à utilização do transporte individual e gestão ineficaz da operação do transporte (NTU, 2022).

A realidade do transporte público de Porto Alegre não é diferente, o modal perdeu praticamente a metade dos passageiros transportados nas últimas décadas, e na Pandemia o cenário se agravou ainda mais, com redução expressiva da demanda no decorrer da pandemia, acelerando o processo de colapso do sistema (NTU, 2022).

O Gráfico 4 apresenta um comparativo do número de passageiros equivalentes transportados, da frota operacional e da quilometragem percorrida pelo transporte público de Porto Alegre de 1994 a 2019, onde se percebe que, apesar da perda de demanda de 45,99%, a frota e a quilometragem foram ampliadas ao longo do tempo, trazendo reflexos no equilíbrio econômico e financeiro da operação do transporte.

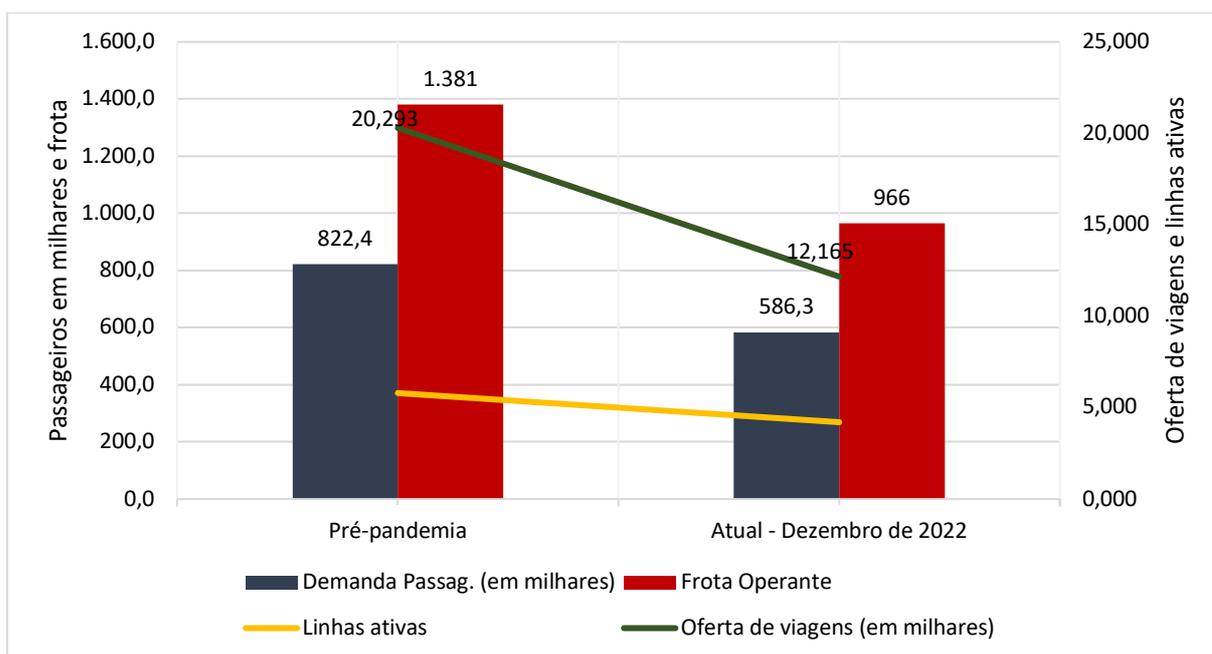
Gráfico 4 – Evolução anual da média mensal de passageiros equivalentes, km e frota em POA



Fonte: NTU (2022, p. 32).

O Gráfico 5 apresenta a comparação das linhas ativas, frota operante, oferta de viagens e demanda de passageiros de um dia útil típico entre os períodos pré-pandemia de COVID-19 (2019) e atual (dezembro de 2022), onde é possível observar que a queda de 28,98% da demanda de passageiros resultou na redução de 27,49% do número de linhas ofertadas para a população, de 30,05% da frota operante e de 40,05% na oferta de viagens.

Gráfico 5 – Comparativo 2019 x 2022 da frota em POA



Fonte: Adaptado de EPTC (2022).

A redução da frota operante e do número de viagens ofertadas para a população de Porto Alegre, reflete especialmente no atendimento da população mais vulnerável, que tem o transporte público como principal meio de acessar a cidade e nesse grupo se incluem as pessoas com deficiência.

Um exemplo desse reflexo negativo no atendimento a pessoas com deficiência pode ser observado na oferta das linhas 2561 Nazareth e 2562 Nazareth Intendente, que atendem a APAE (Associação de Pais e Amigos dos Excepcionais) da zona sul. A oferta total das duas linhas teve uma redução de 49,46% nas viagens, visto que, em 2019, elas somavam 93 viagens, mas atualmente oferecem apenas 46.

## 4.2 TRANSPORTE PÚBLICO DE PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM PORTO ALEGRE

Esta seção trata-se especificamente do número de pessoas com deficiência que possuem o benefício da gratuidade no transporte público de Porto Alegre, as entidades emissoras de cartões, o número de pessoas transportadas por tipo de dia (útil, sábado ou domingo), por faixa horária e por bairro.

Conforme destacado anteriormente as pessoas que possuem algum tipo de deficiência, possuem renda inferior a R\$ 6.600,00 e desejam utilizar o transporte público para seus deslocamentos diários, podem requisitar o benefício.

De acordo com os dados coletados juntamente com a ATP no mês de novembro de 2022, **36.083 pessoas com deficiência** possuíam de cartão especial para deficiente e podem utilizar o sistema de transporte público de Porto Alegre gratuitamente.

O percentual de pessoas com gratuidade é baixo, representando apenas 10,74% do total de indivíduos com deficiência no município de Porto Alegre. Esse número reduzido é resultado do processo burocrático de concessão do benefício, da ausência de campanhas da prefeitura para estimular o aumento dos contemplados e das restrições de renda para a concessão do benefício.

O benefício de gratuidade nos ônibus urbanos de Porto Alegre pode ser solicitado diretamente nas instituições representativas ou na EPTC. A concessão do benefício ocorre somente após perícia médica e autorização do poder concedente.

A Tabela 1 apresenta o total de cartões TRI especial para pessoas com deficiência distribuídos por entidade, onde é possível observar que a APAE possui o maior número de pessoas que recebem o benefício. A EPTC e o CAIS, órgãos da prefeitura de Porto Alegre, são respectivamente o segundo e o terceiro maior distribuidor do benefício.

Tabela 1 – Total de cartões TRI especial distribuídos por entidade

Instituição	Total de cartões
Assoc. de Pais e Amigos dos Excepcionais - APAE	7644
EPTC - Empresa Pública de Transporte e Circulação	7155
CAIS - Coordenadoria de Acessibilidade e Inclusão Social	5699
Federação Nacional de Educação e Integração dos Surdos - FENEIS	2156
Assoc. Literária São Boaventura - Casa Fonte Colombo	1902
Assoc. Gaúcha de Familiares de Pacientes Esquizofrênicos - AGAFAPE	1608
Serviço de Assistência Especializada - SAE pam 03	1311
Hospital Nossa Senhora da Conceição	1279
Hospital Sanatório Partenon	1125
Hospital de Clínicas de Porto Alegre	1030
Assoc. Renal de Porto Alegre - ARPA	1029
Assoc. de Cegos do Rio Grande do Sul - ACERGS	964
SAE HIV/AIDS/DST - SAE Santa Marta	944
Ambulatório de Dermatologia Sanitária	905
Serviço de Assistência Especializada - SAE IAPI	597
Centro de Reabilitação de Porto Alegre - Cerepal	245
Hospital Fêmeina	140
Escola Municipal Tristão Sucupira Vianna	108
SOS rim - Assoc. de Amparo Social e Científico	92
Rede de Compromisso com a Vida	42
Centro de Orientação e Preparação para o Trabalho - COPA	34
Sociedade dos Surdos do Rio Grande do Sul	25
Somos - Comunicação, Saúde e Sexualidade	25
Escola Estadual Especial Recanto da Alegria	24

Fonte: Adaptada de ATP (2022).

O sistema de transporte público de Porto Alegre transporta atualmente uma média de 586 mil passageiros em dias úteis, 265 mil aos sábados e 114 mil aos domingos. Desses passageiros, 3,32%, 3,50% e 4,11%, respectivamente, possuem algum tipo de deficiência, e em média 0,25% das viagens foram realizadas com acompanhante.

Considerando que aproximadamente 24% da população de Porto Alegre é composta por pessoas com deficiência e que o percentual de passageiros com deficiência transportados é muito inferior a esse valor, é possível deduzir que uma boa parcela desses indivíduos não possui gratuidade no transporte público. Além disso, muitos não utilizam o sistema devido à falta de atendimento às necessidades básicas para o acesso e uso do transporte público coletivo.

A Tabela 2 apresenta o total de passageiros transportados por tipo de dia, o total de passageiros transportados com algum tipo de deficiência e o total de acompanhantes de pessoas com deficiência transportados.

Tabela 2 – Passageiros transportados por tipo de dia com ou sem deficiência

Tipo de dia	Dados	Média por tipo de dia – novembro de 2022			
		Passag.	Passag. especial	Acompanhante especial	Deficiente + acompanhante
Útil	Total	586.322	19.474	1.773	21.247
	%	<b>96,38%</b>	<b>3,32%</b>	<b>0,30%</b>	<b>3,62%</b>
Sáb.	Total	265.169	9.292	626	9.918
	%	<b>96,26%</b>	<b>3,50%</b>	<b>0,24%</b>	<b>3,74%</b>
Dom.	Total	114.079	4.690	243	4.933
	%	<b>95,68%</b>	<b>4,11%</b>	<b>0,21%</b>	<b>4,32%</b>

Fonte: Adaptada de ATP e EPTC (2022).

#### 4.2.1 Total de passageiros com deficiência transportados por linha

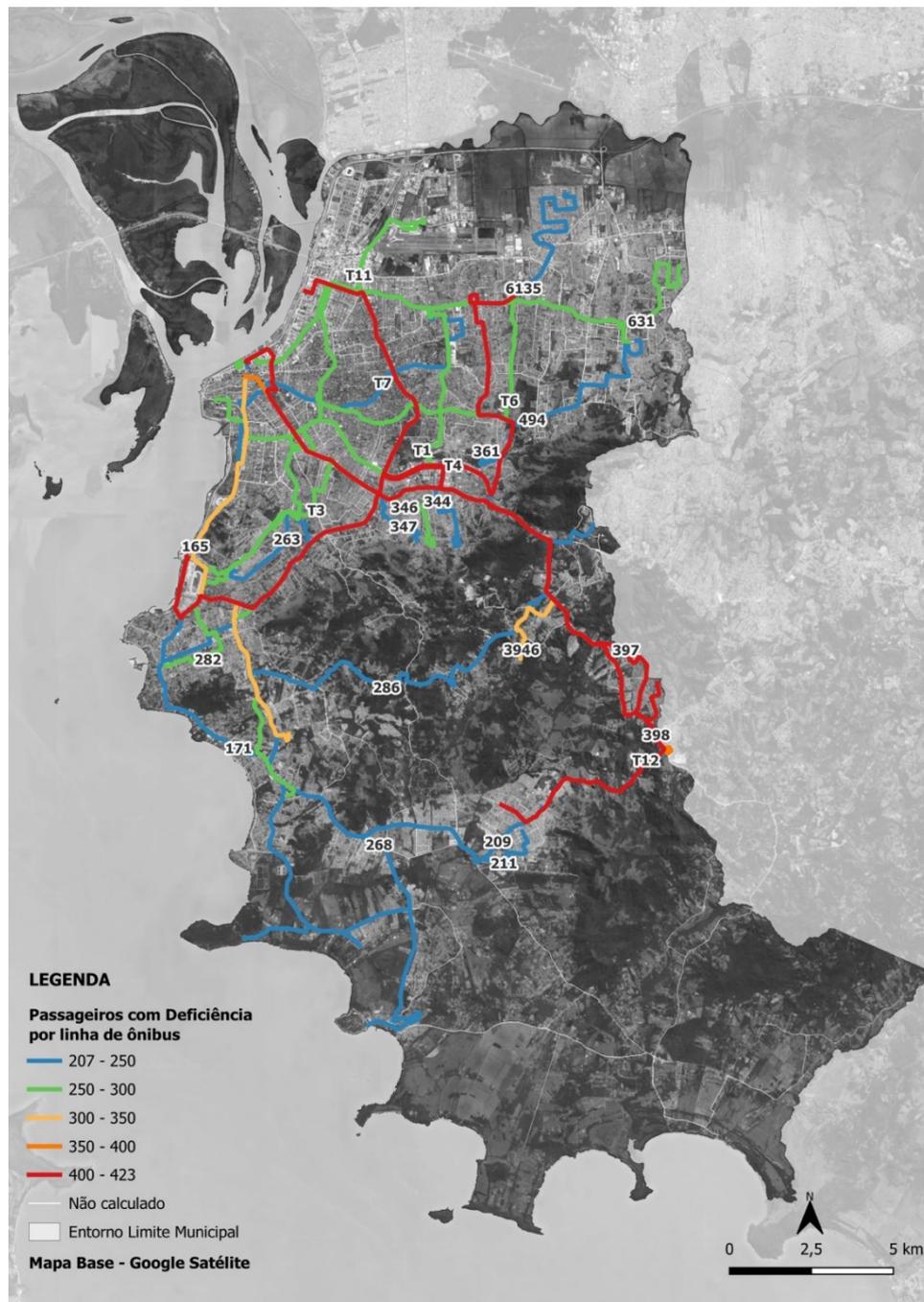
O sistema de transporte público de Porto Alegre operou no período que compreende o estudo com 269 linhas, sendo que destas 253 transportam ao menos um passageiro com deficiência.

A análise da demanda de passageiros das 25 (vinte e cinco) linhas com maior número de usuários com deficiência, demonstrou que 7 (sete) são linhas transversais, 8 (oito) são linhas atendem a região sul da cidade, 7 (sete) atendem a zona leste de Porto Alegre e somente 3 (três) a região norte, sendo que as 25 linhas transportam 35,76% do total de passageiros com deficiência transportados em um dia útil típico.

O mapa apresentado na Figura 11 apresenta o traçado e a demanda de cada uma das 25 linhas que apresentam o maior número de pessoas com deficiência transportadas em Porto Alegre, sendo que a linha mais utilizada pertence a zona leste e atende o bairro Bonsucesso.

Ao analisarmos a demanda por linhas de transporte público, observamos que as linhas 256 Nazareth e 274 Glória que atendem à APAE não estão entre as mais utilizadas por pessoas com deficiência. Isso é bastante significativo, considerando que a APAE é a maior distribuidora de cartões de gratuidade para o transporte público. Essa informação nos leva a deduzir que o transporte público pode representar uma barreira de acesso para as pessoas com deficiência, prejudicando seu deslocamento e sua interação com a instituição.

Figura 11 – Demanda das 25 linhas mais utilizadas por deficientes



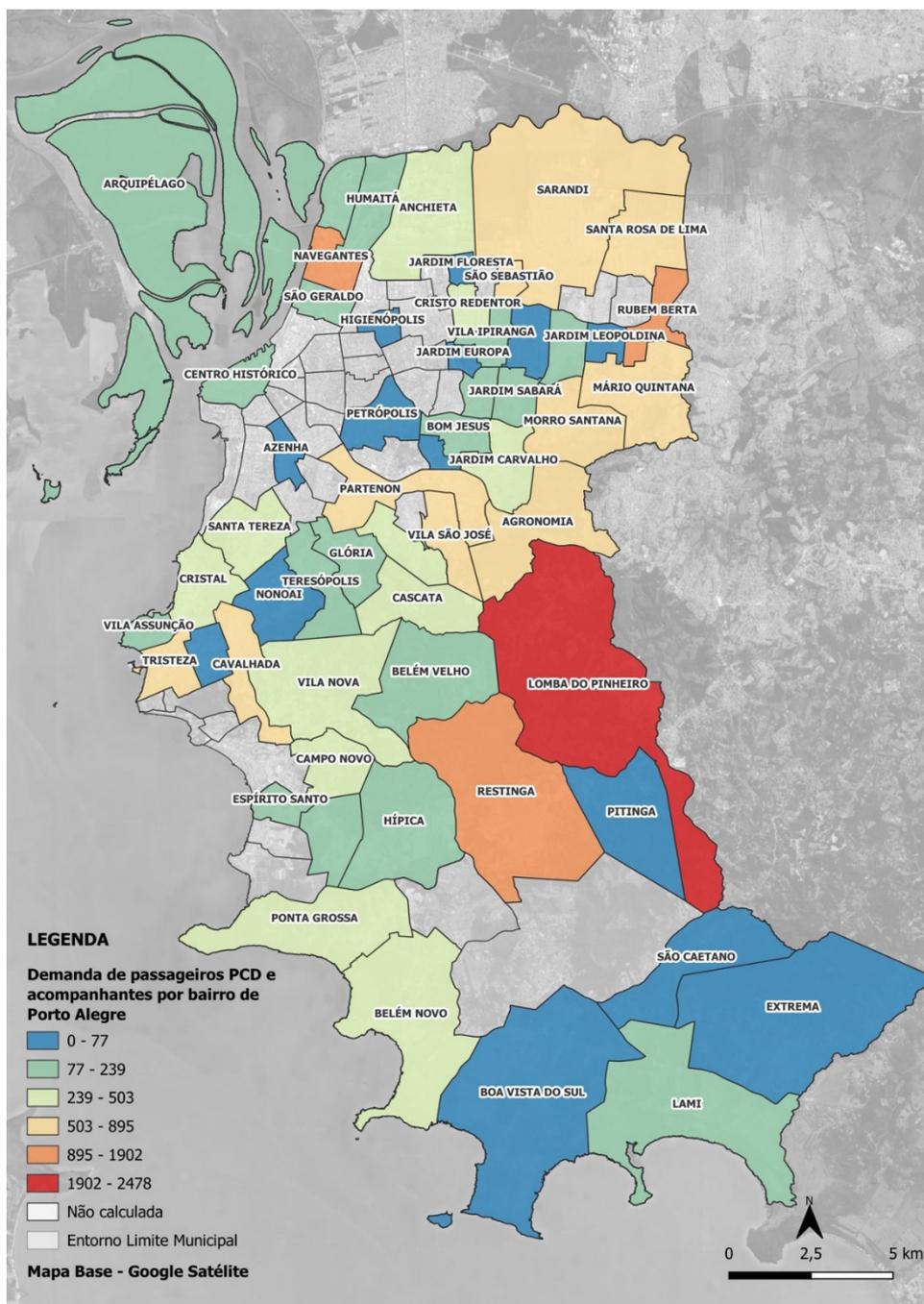
Fonte: Adaptada de ATP e EPTC (2022).

#### 4.2.2 Total de passageiros com deficiência transportados por bairro

A análise dos dados sobre a demanda de transporte de passageiros com deficiência por bairro revelou que as regiões periféricas têm uma maior incidência de usuários com deficiência. Especificamente, a Lomba do Pinheiro registra a maior demanda, correspondendo a 11,66% do total transportado. Em

seguida, Rubem Berta representa 8,95%, e a Restinga, 6,36% dos deslocamentos. O mapa ilustrando esta distribuição de demanda pode ser visualizado na Figura 12.

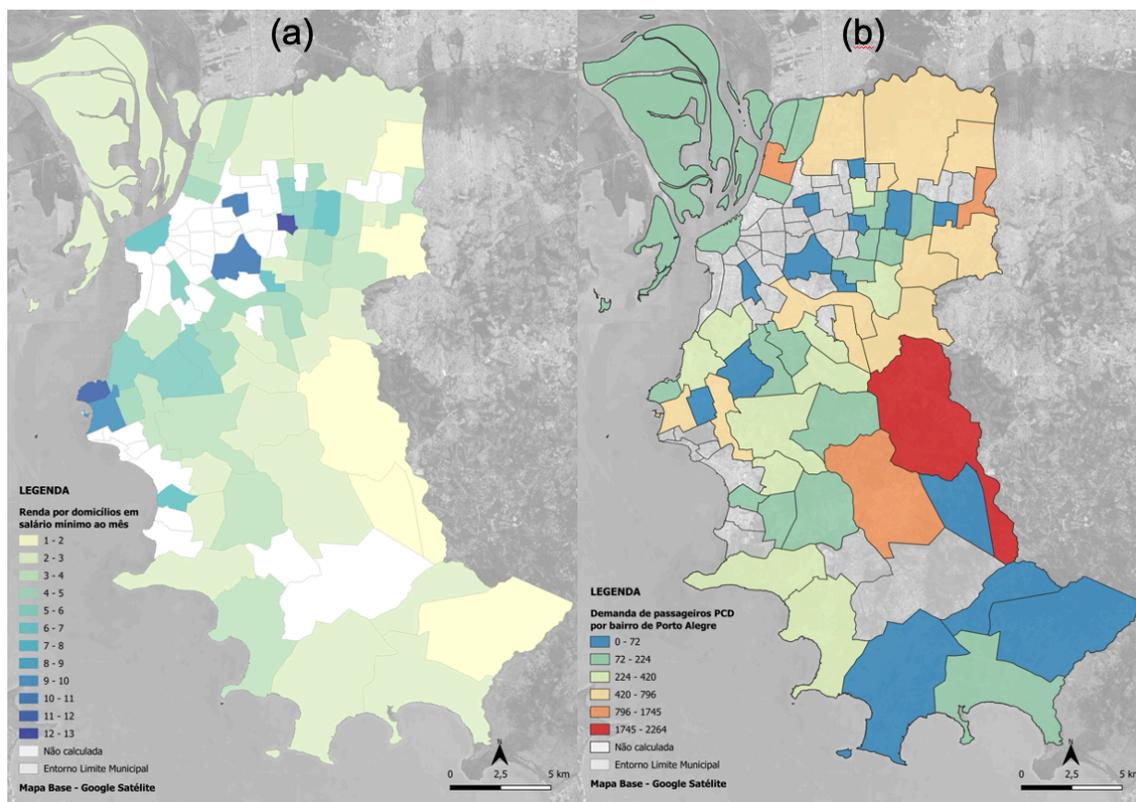
Figura 12 – Total de passageiros com deficiência e acompanhantes transportados por bairro de origem das linhas



Fonte: Adaptada de ATP e EPTC (2022).

Analisando a correlação entre a demanda de passageiros e a renda média dos bairros, verifica-se que as áreas de menor renda têm quantidade significativamente maior de passageiros com deficiência utilizando transporte público. Por outro lado, nos bairros com rendas mais altas, essa utilização é quase inexistente, com notáveis exceções como o Centro Histórico. Tal padrão sugere que, em zonas mais ricas, indivíduos tendem a não optar pelo transporte público para seus deslocamentos cotidianos, ao contrário do que acontece em bairros menos favorecidos, onde o transporte público representa muitas vezes a única alternativa viável. A Figura 13 detalha a renda familiar de cada bairro de Porto Alegre e a demanda de passageiros transportados com deficiência.

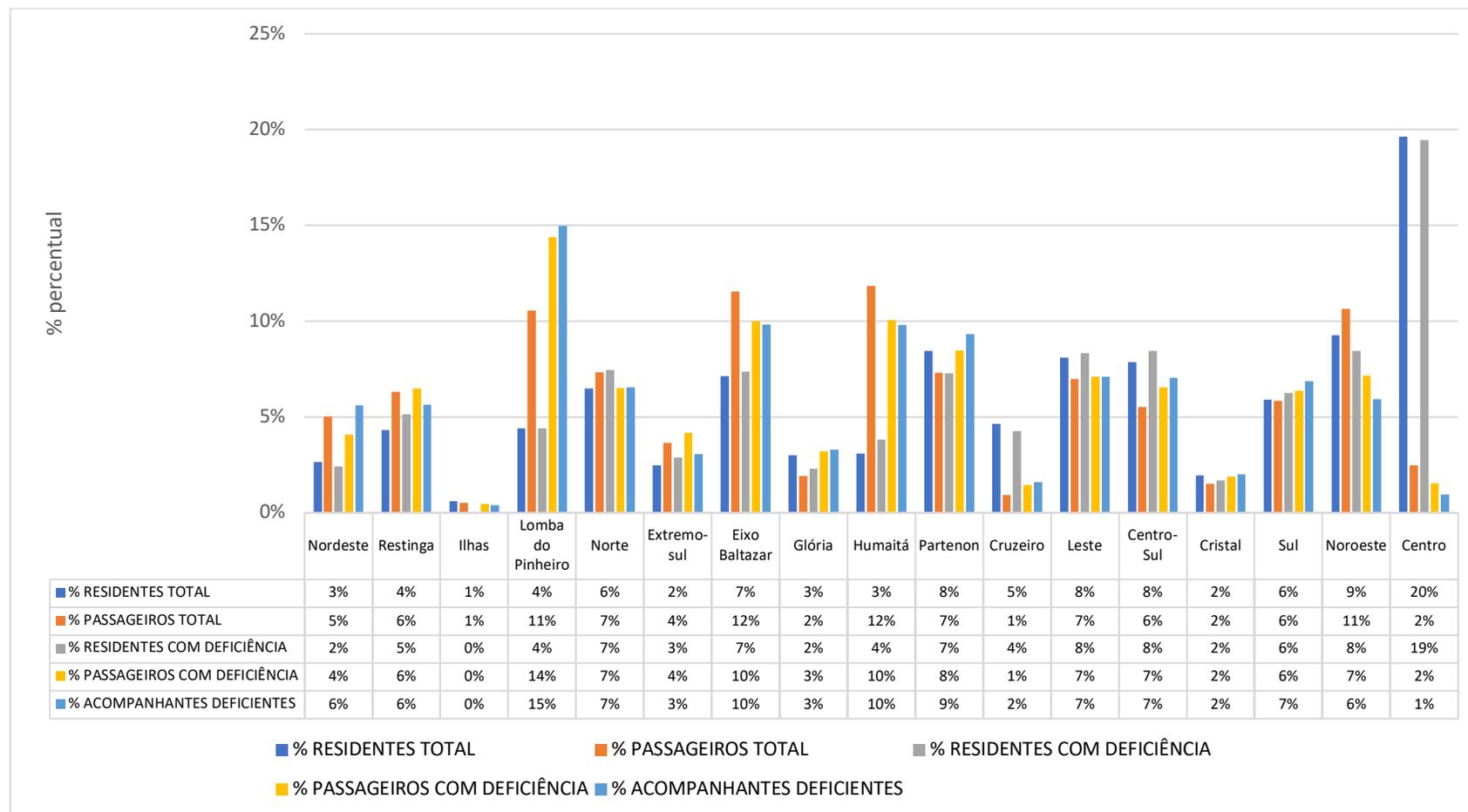
Figura 13 – Renda familiar de cada bairro de Porto Alegre (a) e demanda de passageiros com deficiência (b)



Fonte: Adaptada de IBGE, ATP e EPTC (2022).

A análise do uso do transporte público, comparando pessoas com e sem deficiência nas regiões de OP, revela, que, em áreas de menor renda, a adesão ao serviço é expressivamente maior. Isso ocorre apesar de essas regiões frequentemente terem uma população menor em comparação aos bairros de renda mais elevada, como demonstrado no Gráfico 6.

Gráfico 6 – Percentual de pessoas com e sem deficiência por região de OP e percentual de passageiros transportados no transporte público com e sem deficiência



Fonte: Adaptada de ATP e EPTC (2022).

### 4.2.3 Total de passageiros com deficiência transportados por faixa horária

A maior proporção dos deslocamentos realizados por transporte público ocorre nos horários de pico da manhã e da tarde, representando 59,19% das viagens. No entanto, o número de passageiros com deficiência transportados durante esses horários de pico é proporcionalmente inferior ao total de passageiros, representando apenas 48,65% dos deslocamentos feitos por pessoas com deficiência.

Nos horários de entrepico, o cenário é diferente: o percentual de passageiros com deficiência transportados é 11,27% superior ao comportamento da demanda total, sendo 47,31% em comparação a 36,04% dos passageiros sem deficiência. Durante os horários da madrugada, pré-pico e noturno, o percentual de passageiros com deficiência segue o mesmo comportamento do total de passageiros transportados.

Os passageiros com deficiência podem optar por usar mais o ônibus durante o entrepico por algumas razões, tais como:

**Acessibilidade:** Os horários de pico geralmente estão mais lotados e podem apresentar mais dificuldades para os passageiros com deficiência acessarem os ônibus.

**Conforto:** Durante os horários de pico, os ônibus tendem a estar mais cheios e podem ficar lotados, o que pode ser desconfortável para qualquer passageiro, mas pode ser especialmente desafiador para pessoas com deficiência que podem precisar de mais espaço ou equipamentos auxiliares, como cadeiras de rodas.

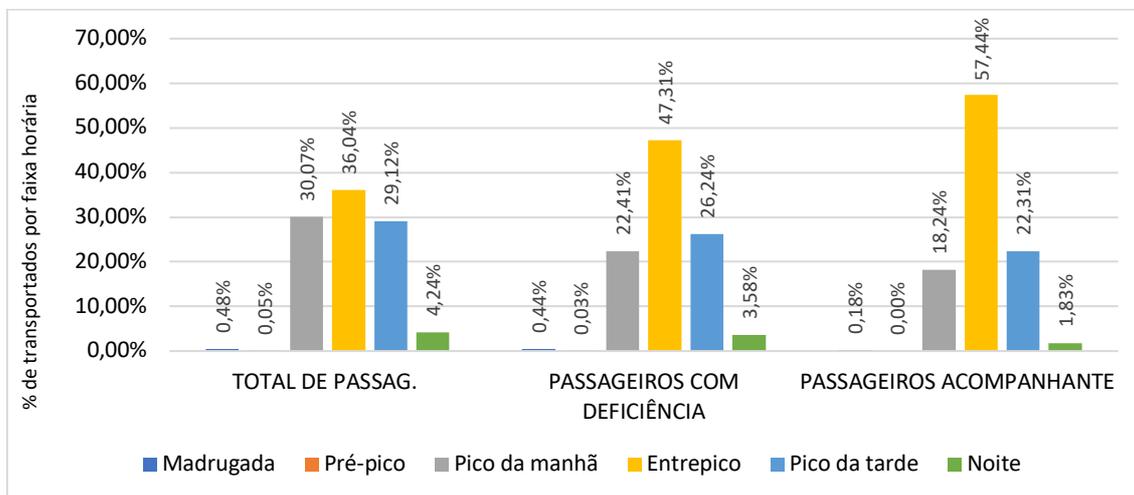
**Tempo de espera e viagem:** Durante os horários de pico, os ônibus podem levar mais tempo para chegar aos pontos de embarque e mais tempo de percurso, devido ao trânsito intenso. Isso pode resultar em longos períodos de espera e de viagem, o que pode ser especialmente exigente para pessoas com deficiência

**Estresse:** O entrepico geralmente é caracterizado por uma atmosfera menos controlada e menos movimentação nas ruas e no transporte público, o que pode tornar a experiência de viajar de ônibus mais agradável para as pessoas com deficiência.

O Gráfico 7 apresenta o percentual de passageiros transportados, o percentual de passageiros transportados com algum tipo de deficiência e o percentual de

acompanhantes de pessoas com deficiência transportados por faixa horária em dias úteis.

Gráfico 7 – Passageiros com e sem deficiência transportados por faixa horária



Fonte: Adaptada de ATP e EPTC (2022).

#### 4.3 MOBILIDADE URBANA DE PCDS EM PORTO ALEGRE

Nesta seção são apresentados os resultados da coleta de dados primários realizada com indivíduos com deficiência. Os dados incluem informações socioeconômicas e demográficas, tipos de deficiência, comportamento de viagem, uso e avaliação do transporte público, preferências de meios de transporte e percepções sobre questões de vida e bem-estar relacionadas à mobilidade urbana. Finalmente, são discutidas aspirações e alternativas de transporte que podem melhorar a mobilidade urbana para pessoas com deficiência.

As entrevistas foram realizadas nos meses de novembro de 2023 e março de 2024. Todos os entrevistados manifestaram interesse ao responder à entrevista, demonstrando que se preocupam com o tema que vivenciam diariamente. Todos os entrevistados se mostraram de acordo com o uso do gravador para coletar as respostas. Em alguns casos, foi necessária a intervenção do entrevistador para estimular o pronunciamento das pessoas entrevistadas.

A composição detalhada da amostra foi alinhada às premissas do desenho amostral, visando entrevistar ao menos um indivíduo para cada categoria prevista. Entretanto, foi desafiador englobar completamente o subgrupo de idosos com

deficiência devido à dificuldade de localizar e acessar participantes nesse perfil específico. Também foi difícil localizar perfis de baixa renda que não utilizam o transporte público.

Esta distribuição é apresentada no Quadro 7, onde os perfis não entrevistados são indicados por “NR” (não realizada). Este quadro oferece um panorama crucial para a compreensão do alcance e das limitações da pesquisa.

Quadro 7 – Detalhamento dos perfis entrevistados

Perfil	Tipo de deficiência	Sexo	Idade	Classe econômica	Uso do TP	Quant. entrev.
1	DI, T ou DM	M	C ou AD	A, B ou C	Sim	2
2	DI, T ou DM	M	C ou AD	D ou E	Sim	9
3	DI, T ou DM	M	C ou AD	A, B ou C	Não	1
4	DI, T ou DM	M	C ou AD	D ou E	Não	1
5	DI, T ou DM	F	C ou AD	A, B ou C	Sim	2
6	DI, T ou DM	F	C ou AD	D ou E	Sim	9
7	DI, T ou DM	F	C ou AD	A, B ou C	Não	3
8	DI, T ou DM	F	C ou AD	D ou E	Não	NR
9	DI, T ou DM	M	Adulto	A, B ou C	Sim	1
10	DI, T ou DM	M	Adulto	D ou E	Sim	9
11	DI, T ou DM	M	Adulto	A, B ou C	Não	1
12	DI, T ou DM	M	Adulto	D ou E	Não	NR
13	DI, T ou DM	F	Adulto	A, B ou C	Sim	4
14	DI, T ou DM	F	Adulto	D ou E	Sim	3
15	DI, T ou DM	F	Adulto	A, B ou C	Não	1
16	DI, T ou DM	F	Adulto	D ou E	Não	NR
17	DI, T ou DM	M	Idoso	A, B ou C	Sim	1
18	DI, T ou DM	M	Idoso	D ou E	Sim	NR
19	DI, T ou DM	M	Idoso	A, B ou C	Não	1
20	DI, T ou DM	M	Idoso	D ou E	Não	NR
21	DI, T ou DM	F	Idoso	A, B ou C	Sim	NR
22	DI, T ou DM	F	Idoso	D ou E	Sim	NR
23	DI, T ou DM	F	Idoso	A, B ou C	Não	2
24	DI, T ou DM	F	Idoso	D ou E	Não	NR
<b>Legenda:</b> DI - Deficiência intelectual T - Transtorno do espectro autista DM - Deficiência múltipla M - Masculino F - Feminino C - Criança AD - Adolescente NR – Não realizada						

Fonte: Elaborado pelo autor.

#### 4.3.1 Caracterização dos indivíduos e acompanhante

Na Tabela 3 verifica-se a distribuição das pessoas com deficiência por gênero e por cor. É possível observar que 52% das pessoas entrevistadas são do sexo

masculino, e 48% do sexo feminino, resultado que está em consonância com o desenho da amostra. Não houve declarações de gênero não-binários.

Quanto à cor, 72% dos entrevistados são brancos, enquanto 18% são pretos e 10% pardos.

Tabela 3 – Gênero e cor dos participantes

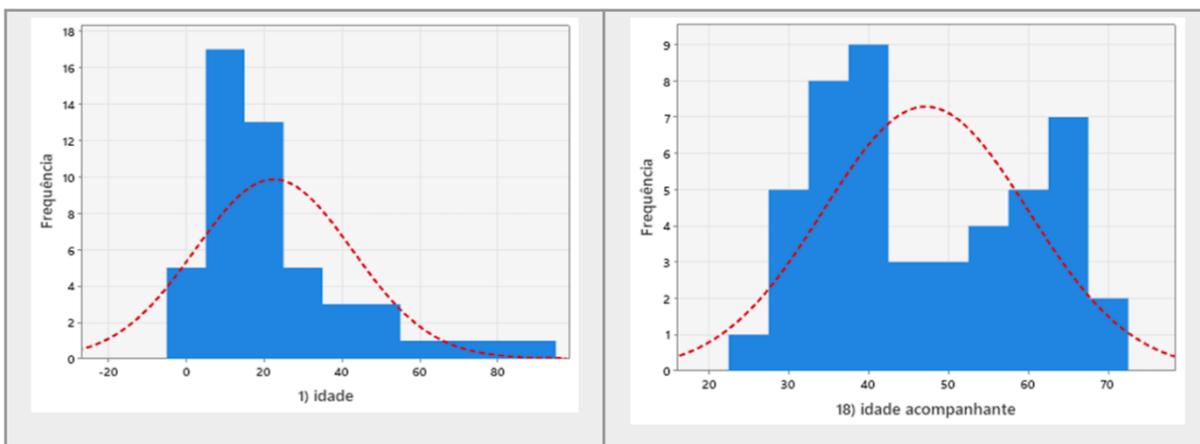
<b>Gênero</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Percentual</b>	<b>Raça</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Percentual</b>
Feminino	24	48%	Branca	36	72%
Masculino	26	52%	Parda	5	10%
<b>Total</b>	<b>50</b>	-	Preta	9	18%
-	-	-	<b>Total</b>	<b>50</b>	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

A **idade** média dos participantes da pesquisa foi de 22 anos, com o participante mais jovem tendo 1 ano de idade e o mais idoso 86 anos. O desvio padrão observado foi de 20,24, ou seja, bastante variação.

No que tange à coleta das entrevistas, 47 delas foram respondidas por acompanhantes, considerando que algumas pessoas com deficiência necessitavam de assistência para responder à pesquisa. A média de **idade** dos acompanhantes foi de 47 anos, com o mais jovem tendo 24 anos e o mais idoso 68 anos. O desvio padrão observado variou menos do que a das pessoas com deficiência, sendo de 12,85. Os histogramas e as curvas de distribuição de idade dos participantes e de seus acompanhantes estão ilustrados no Gráfico 8.

Gráfico 8 – Histograma com curva de distribuição normal de idade dos participantes (esquerda) e acompanhantes (direita)



Fonte: Elaborado pelo autor.

Quanto ao **gênero** dos acompanhantes que responderam à pesquisa, 91,49% são do sexo feminino e 8,51% do sexo masculino.

No que se refere à **naturalidade** dos participantes com deficiência, 90% são naturais de Porto Alegre e os restantes 10% provêm de outras cidades do Rio Grande do Sul.

Quanto ao **estado civil**, a maior proporção dos participantes é solteira, com exceção de apenas um, que é viúvo. A Tabela 4 detalha a naturalidade e o estado civil dos participantes.

Tabela 4 – Naturalidade e estado civil dos participantes

Estado civil	Quantidade	Percentual	Naturalidade	Quantidade	Percentual
Solteiro	49	98%	Outra cidade	5	10%
Viúvo	1	2%	Porto Alegre	45	90%
<b>Total</b>	<b>50</b>	-	<b>Total</b>	<b>50</b>	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

Quanto à **escolaridade** dos participantes, 80% foram informados como analfabetos, 6% são alfabetizados, 8% têm o ensino fundamental incompleto e 4% o completaram e 2% possuem curso técnico. Apesar de uma grande parcela dos participantes se identificarem como analfabeta, todos frequentaram a escola, seja ela regular ou especial. No entanto, não adquiriram plenamente as habilidades de leitura e escrita necessárias para um funcionamento efetivo na sociedade, o que os enquadra

na categoria de analfabetos funcionais. A Tabela 5 detalha a escolaridade das pessoas com deficiência que participaram da pesquisa.

Tabela 5 – Escolaridade dos participantes

<b>Escolaridade</b>	<b>Quantidade</b>	<b>Percentual</b>
Analfabeto	40	80%
Alfabetizado	3	6%
Fundamental incompleto	4	8%
Fundamental completo	2	4%
Curso técnico	1	2%
<b>Total</b>	<b>50</b>	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

A educação é um direito garantido às pessoas com deficiência, assegurado por um sistema educacional inclusivo em todos os níveis e ao longo de toda a vida, conforme amparado pelo artigo 205 da Constituição Federal. Este artigo estabelece a educação como um direito universal e um dever do Estado e da família, que, com o apoio da sociedade, deve garantir o pleno desenvolvimento da pessoa com deficiência (Brasil, 2015). Contrariando essa previsão legal, no Brasil, aproximadamente 19,5% das pessoas com deficiência são analfabetas e somente 0,8% concluem a educação superior (IBGE, 2022).

A Tabela 5 acima reflete essa situação: nenhum dos entrevistados possui curso superior e a maioria é analfabeta, uma circunstância que foi intensificada, especialmente devido os tipos de deficiência dos participantes do estudo. Essa situação é abordada por Sen (1980) e Nussbaum (2003), uma vez que o acesso limitado à educação pode ser visto como uma violação das capacidades e funcionamentos que constituem uma vida digna.

Quanto à **ocupação** das pessoas com deficiência que participaram do estudo, observa-se que 80% deles são estudantes. Além disso, 12% encontram-se desempregados, enquanto os 8% restantes estão empregados no setor privado, no terceiro setor, se dedicam exclusivamente ao lar ou outros. A Tabela 6 detalha a ocupação dos participantes do estudo.

Tabela 6 – Ocupação dos participantes

Ocupação	Quant.	Percentual
Desempregado/desocupado	6	12%
Dono ou dona de casa	1	2%
Estudante	40	80%
Funcionário de empresa privada	1	2%
Funcionário do 3º setor (ONGs etc.)	1	2%
Outro	1	2%
<b>Total</b>	<b>50</b>	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

A avaliação do **contexto domiciliar** das pessoas com deficiência revelou que a maioria vive em ambiente familiar. Entre elas, 90% vivem com as mães, 42% com outros membros da família, 30% com os pais, 8% com os avós e 4% com indivíduos não familiares, como cuidadores. Além disso, foi registrado que uma pessoa é casada e outra vive independentemente. Estes dados evidenciam as barreiras encontradas no convívio social e na conquista de autonomia, o que pode dificultar, inclusive, na constituição da própria família, reforçando a segregação socioespacial experimentada por esses indivíduos. A Tabela 7 detalha o contexto familiar dos participantes do estudo.

Tabela 7 – Convívio familiar dos participantes

Com quem mora	Quant.	Percentual
Mãe	10	20%
Mãe, avós	2	4%
Mãe, avós, outros familiares	1	2%
Mãe, cônjuge	1	2%
Mãe, outros familiares	10	20%
Outros familiares	2	4%
Outros familiares, outros	2	4%
Pai, mãe	14	28%
Pai, mãe, avós	1	2%
Pai, mãe, outros familiares	6	12%
Sozinho	1	2%
<b>Total</b>	<b>50</b>	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

Os resultados reforçam a realidade atual de que as mães frequentemente acabam sendo as principais cuidadoras de seus filhos com deficiência. Este fardo é um reflexo dos padrões socioculturais que perpetuam os papéis de gênero tradicionais e a feminização do cuidado.

A **localização residencial** influencia no comportamento de viagens das pessoas e é essencial para compreender o padrão de deslocamento de cada indivíduo. Na coleta das pesquisas, trinta bairros de Porto Alegre foram mencionados como locais de moradia dos entrevistados. Dentre eles, Partenon, Restinga, Rubem Berta, Floresta e Lomba do Pinheiro figuram como os mais frequentes. A Tabela 8 exibe a localização destes bairros.

Tabela 8 – Localização de moradia dos participantes

Localização moradia	Quant.	Percentual	Localização moradia	Quant.	Percentual
Aberta dos Morros	1	2%	Morro Santana	1	2%
Agronomia	1	2%	Navegantes	1	2%
Azenha	1	2%	Partenon	5	10%
Bom Jesus	1	2%	Petrópolis	3	6%
Campo Novo	1	2%	Ponta Grossa	1	2%
Cel. Aparício Borges	2	4%	Restinga	5	10%
Farroupilha	1	2%	Rio Branco	1	2%
Floresta	3	6%	Rubem Berta	4	8%
Glória	1	2%	Santa Tereza	1	2%
Hípica	1	2%	Sarandi	1	2%
Ipanema	1	2%	Teresópolis	1	2%
Jd. Dona Leopoldina	1	2%	Vila Ipiranga	1	2%
Lami	1	2%	Vila Nova	1	2%
Lomba do Pinheiro	3	6%	Vila São José	2	4%
Mário Quintana	2	4%	<b>Total</b>	<b>50</b>	-
Menino Deus	1	2%	-	-	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

Na análise da distribuição residencial dos participantes, observou-se que **50% habitam bairros distantes do centro histórico**, predominantemente em zonas periféricas. Além disso, 34% residem em **bairros de caráter semi central**, enquanto 8% vivem em áreas situadas na **região central da cidade**.

Os bairros localizados na região central foram definidos como aqueles situados até 5 km do centro histórico de Porto Alegre. Os bairros semi-centrais foram considerados aqueles entre 5,1 km e 10 km de distância do centro histórico, enquanto os bairros situados a mais de 10 km foram classificados como distantes. Os detalhes dessa distribuição são apresentados na Tabela 9.

Tabela 9 – Classificação da distribuição residencial dos participantes

<b>Localização moradia</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
Central	8	16%
Semi central	17	34%
Distante	25	50%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>-</b>

Fonte: Elaborada pelo autor.

Em relação à **renda individual**, os dados indicam que 64% dos entrevistados recebem entre 1 e 2 salários-mínimos, e a maioria destes é beneficiária do Benefício de Prestação Continuada (BPC). Por outro lado, 34% dos participantes não têm renda própria, apenas um entrevistado tem renda superior a 5 salários-mínimos e nenhum tem renda entre 3 e 5 salários mínimos. A distribuição detalhada da renda individual das pessoas com deficiência, incluindo os beneficiários do BPC, está exposta na Tabela 10.

Tabela 10 – Renda individual dos participantes

<b>Remuneração</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>	<b>Renda individual</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
Não	22	44%	Entre 1 e 2 salários	32	64%
Recebe BPC	26	52%	Mais que 5 salários	1	2%
Sim	2	4%	Não possui renda	17	34%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>-</b>	<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>-</b>

Fonte: Elaborada pelo autor.

No que se refere à **renda familiar**, observa-se que 62% dos entrevistados possuem renda familiar situada entre 1 e 2 salários-mínimos. Adicionalmente, 24% têm renda familiar de 3 a 5 salários, e 14% ultrapassam 5 salários-mínimos. A renda familiar detalhada das pessoas com deficiência pode ser consultada na Tabela 11.

Tabela 11 – Renda familiar dos participantes

<b>Renda familiar</b>	<b>Contagem</b>	<b>Percentual</b>
Entre 1 e 2 salários	31	62%
Entre 3 e 5 salários	12	24%
Mais que 5 salários	7	14%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>-</b>

Fonte: Elaborada pelo autor.

Embora não seja o foco principal deste estudo, é relevante mencionar que as barreiras sociais têm origens históricas profundas, afetando especialmente indivíduos com deficiência quando consideramos também sua **etnia e estrato econômico**. As desigualdades de renda são visíveis nos índices de pobreza e extrema pobreza. Outro

indicador expressivo dessa desigualdade é o acesso à moradia, que tende a desfavorecer desproporcionalmente a população negra e parda. Dados do IBGE de 2010 indicam disparidades significativas nesse aspecto. Quando consideramos a variável cor, verifica-se que 2,01% dos negros são classificados como extremamente pobres e 7,97% como pobres. Em contraste, entre a população branca, esses índices são de 0,63% e 2,74%, respectivamente (IBGE, 2010).

Os resultados da pesquisa refletem as disparidades existentes. Dentre os participantes da pesquisa brancos, 50% têm uma renda de três a cinco salários-mínimos ou mais. Quanto à distribuição geográfica, 22% vivem na região central, 31% em regiões semi centrais e os demais em áreas mais afastadas. No que se refere aos participantes da pesquisa pretos, todos recebem entre um e dois salários-mínimos, 56% moram em regiões periféricas e 44% em regiões semi centrais. Em relação aos participantes pardos, somente um reportou uma renda acima de cinco salários, enquanto os demais recebem entre um e dois salários-mínimos, residindo todos em regiões distantes ou semi centrais. A Tabela 12 apresenta a composição entre a área de residência, a renda e a cor dos participantes da pesquisa.

Tabela 12 – Composição entre a área de residência, renda e cor dos participantes

<b>Região de moradia, renda e cor</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
Central - Entre 1 e 2 salários - Branca	2	4%
Central - Entre 3 e 5 salários - Branca	2	4%
Central - Mais que 5 salários - Branca	4	8%
<b>Distante - Entre 1 e 2 salários - Branca</b>	<b>12</b>	<b>24%</b>
Distante - Entre 1 e 2 salários - Parda	3	6%
<b>Distante - Entre 1 e 2 salários - Preta</b>	<b>5</b>	<b>10%</b>
<b>Distante - Entre 3 e 5 salários - Branca</b>	<b>5</b>	<b>10%</b>
Semi central - Entre 1 e 2 salários - Branca	4	8%
Semi central - Entre 1 e 2 salários - Parda	1	2%
Semi central - Entre 1 e 2 salários - Preta	4	8%
<b>Semi central - Entre 3 e 5 salários - Branca</b>	<b>5</b>	<b>10%</b>
Semi central - Mais que 5 salários - Branca	2	4%
Semi central - Mais que 5 salários - Parda	1	2%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

Fonte: Elaborada pelo autor.

Estes resultados revelam uma profunda relação entre a renda, a cor da pele e o local de moradia dos participantes, ecoando o que autores como Lefebvre (1967, 2001) e Marcuse (2009) discutem sobre o direito à cidade e como ele é muitas vezes comprometido pelas desigualdades raciais e políticas urbanas.

A disparidade na distribuição residencial dos participantes, com uma concentração de pessoas com deficiência em bairros periféricos e a distância do centro histórico, ilustra a segregação socioespacial descrita por Harvey (2013), ressaltando o papel crucial do transporte público na promoção do acesso a oportunidades (Pereira, 2017).

#### 4.3.2 Detalhamento das deficiências e recursos de suporte

Os resultados sobre a deficiência são subdivididos em tipo de deficiência, vínculo com clínica ou instituição para pessoa com deficiência, forma de comunicação e auxílio para locomoção.

No que diz a respeito aos **tipos de deficiência** dos participantes, verifica-se que 64% possuem deficiência múltipla, 22% deficiência intelectual e 14% estão no espectro autismo (TEA). A Tabela 13 apresenta detalhes sobre as deficiências dos participantes.

Tabela 13 – Tipo de deficiência dos participantes

<b>Tipo de deficiência</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
Intelectual	11	22%
TEA	7	14%
Múltipla	32	64%
<b>Total</b>	<b>50</b>	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

Dos participantes, 84% relataram que fazem tratamento em alguma clínica ou instituição para pessoa com deficiência. Os **locais de tratamento** mais citados pelos entrevistados foram Kinder aparecendo em 31% dos relatos e APAE em 29% dos relatos. A Tabela 14 apresenta detalhes das clínicas e instituições frequentadas pelos entrevistados.

Tabela 14 – Clínicas e instituições frequentadas pelos participantes

<b>Instituição/clínica</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
AACD, Educandário	1	2,38%
AACD, Kinder	1	2,38%
APAE	10	23,81%
APAE, outra	2	4,76%
Cerepal	3	7,14%
Cerepal, outra	1	2,38%
Educandário	4	9,52%
Kinder	10	23,81%
Kinder, outra	2	4,76%
Neuro Articolare	6	14,29%
Outra	2	4,76%
<b>Total</b>	<b>42</b>	<b>-</b>

Fonte: Elaborada pelo autor.

No que se refere a **forma de comunicação** dos participantes, constatou-se que 50% não utilizam a fala e recorrem a métodos alternativos de comunicação. Destes alguns também utilizam gestos como parte de sua comunicação. Além disso, 46% comunicam-se verbalmente, sendo que um deles também utiliza gestos como principal meio de comunicação e 16% expressam-se principalmente por gestos. É importante notar que, devido à presença de um bebê entre os entrevistados, há uma exceção, visto que ele ainda não desenvolveu uma forma de comunicação definida. A Tabela 15 a seguir fornece mais detalhes sobre as formas de comunicação dos participantes do estudo.

Tabela 15 – Formas de comunicação dos participantes

<b>Forma de comunicação</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
Comunicação alternativa	19	38%
Fala	21	42%
Fala, comunicação alternativa	1	2%
Fala, gesticula	1	2%
Gesticula	2	4%
Gesticula, comunicação alternativa	5	10%
Nenhuma	1	2%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>-</b>

Fonte: Elaborada pelo autor.

Para detalhar o **modo de locomoção** utilizado pelas pessoas com deficiência participantes do estudo, a Tabela 16 mostra os dados coletados. Verificou-se que 56% dos entrevistados dependem da ajuda de outra pessoa para se movimentar, e, dentro desse grupo, 71,42% fazem uso de cadeira de rodas. Por outro lado, 44% dos

participantes são independentes e não necessitam de assistência ou de equipamentos para locomoção.

Tabela 16 – Equipamentos ou modo de auxílio para locomoção dos participantes

<b>Auxílio para locomoção</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
Auxílio de outra pessoa	8	16%
Auxílio de outra pessoa, andador, cadeira de rodas	1	2%
Auxílio de outra pessoa, cadeira de rodas	19	38%
Não precisa de ajuda	22	44%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>-</b>

Fonte: Elaborada pelo autor.

### 4.3.3 Comportamento de viagem

O comportamento de viagem é subdividido em quantidade de viagens por dia, modo de transporte, motivos para deslocamento, principais destinos de interesse, origem e destino, tempo e custo de deslocamento.

No que concerne à **frequência de deslocamentos diários** das pessoas com deficiência incluídas neste estudo, verificou-se que 52% fazem de uma a duas viagens por dia. Além disso, 44% realizam de três a quatro viagens, enquanto apenas 4% se deslocam de cinco a seis vezes. É relevante salientar que, para fins desta pesquisa, cada viagem do local de residência a um destino específico ou vice-versa, é contabilizada como um deslocamento. Detalhes adicionais sobre a frequência das viagens estão disponíveis na Tabela 17.

Tabela 17 – Frequência das viagens dos participantes

<b>Viagens por dia</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
Cinco ou seis	2	4%
Três ou quatro	22	44%
Uma ou duas	26	52%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>-</b>

Fonte: Elaborada pelo autor.

Quando questionados sobre o **principal meio de transporte utilizado**, 42% dos participantes indicaram o ônibus, seguidos por 30% que utilizam o automóvel. No que diz respeito ao segundo meio mais frequente, o deslocamento a pé foi mencionado por 42% dos participantes. Quanto ao terceiro meio, transporte por aplicativos e caminhada empatam, ambos com 38% das preferências. As Tabelas 18,

19 e 20 detalham as escolhas de transporte mais comuns entre os participantes, respectivamente.

Tabela 18 – Primeiro modo de transporte dos participantes

<b>Primeiro modo</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
A pé	1	2%
Aplicativos	5	10%
Automóvel	15	30%
Ônibus	21	42%
Outros	1	2%
Táxi	2	4%
Transporte alternativo	2	4%
Transporte assistencial	3	6%
<b>Total</b>	<b>50</b>	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

Tabela 19 – Segundo modo de transporte dos participantes

<b>Segundo modo</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
A pé	21	42%
Aplicativos	8	16%
Automóvel	7	14%
Ônibus	10	20%
Táxi	2	4%
Transporte assistencial	2	4%
<b>Total</b>	<b>50</b>	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

Tabela 20 – Terceiro modo de transporte dos participantes

<b>Terceiro modo</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
A pé	19	38%
Aplicativos	19	38%
Automóvel	1	2%
Lotação	1	2%
Ônibus	9	18%
Táxi	1	2%
<b>Total</b>	<b>50</b>	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

Quando indagados sobre as **principais razões para suas viagens**, 40 entrevistados, o equivalente a 80%, apontaram compromissos educacionais como principal motivo de deslocamento. Adicionalmente, 19 participantes, representando 38%, relataram necessidade de viagens relacionadas à saúde. Essas porcentagens excedem 100% porque alguns entrevistados mencionaram mais de um motivo para suas viagens. A Tabela 21 subsequente oferece uma descrição detalhada dos motivos das viagens dos participantes da pesquisa.

Tabela 21 – Motivo das viagens dos participantes

<b>Motivos de viagem</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
Educação	7	14%
Educação, lazer	1	2%
<b>Educação, saúde</b>	<b>28</b>	<b>56%</b>
Educação, saúde, lazer	1	2%
Educação, saúde, lazer, compras	3	6%
Lazer	3	6%
Saúde	5	10%
Trabalho	1	2%
Trabalho, Lazer	1	2%
<b>Total</b>	<b>50</b>	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

Em relação aos destinos mais frequentes nos deslocamentos dos entrevistados, Kinder, APAE emergiram como os mais mencionados, ambos com 24%. A clínica Neuro Articolare e o Cerepal foram destacados em 12% das respostas, enquanto a AACD foi indicada em 8%. Os demais locais foram citados uma vez cada. Os principais destinos estão elencados na Tabela 22.

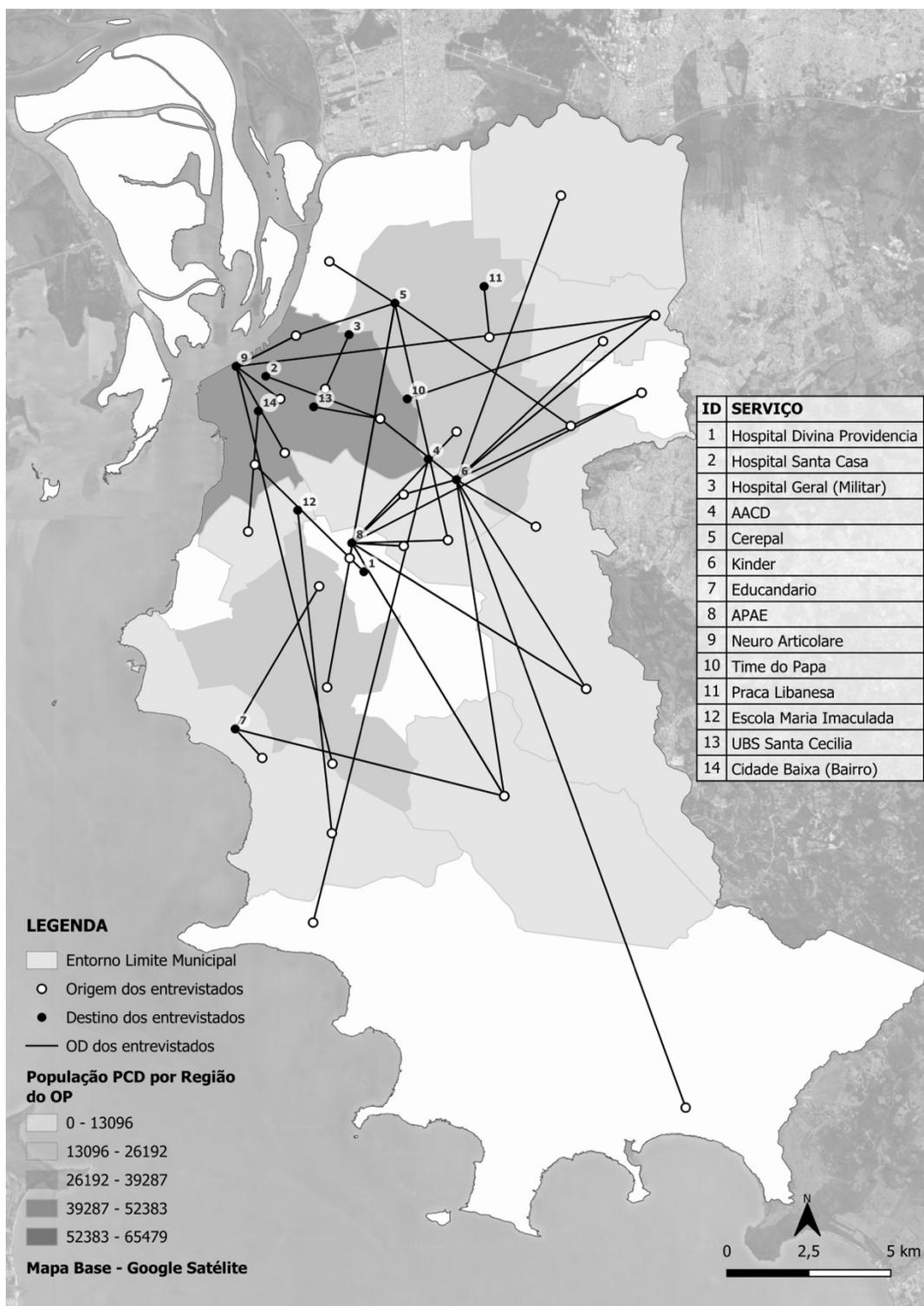
Tabela 22 – Principais destinos dos participantes

<b>Principais destinos</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
Neuro Articolare	6	12%
Kinder	12	24%
Praça Libanesa	1	2%
Cerepal	6	12%
APAE	12	24%
Hospital Militar	1	2%
Escola Maria Imaculada	1	2%
Time do Papá	1	2%
Bairro Hípica	1	2%
UBS Santa Cícília	1	2%
Hospital Santa Casa	1	2%
Educandário	4	8%
AACD	1	2%
Hospital Divina Provicência	1	2%
Cidade Baixa	1	2%
<b>Total</b>	<b>50</b>	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

Para ilustrar a **relação entre os bairros de origem e os principais destinos** dos participantes da pesquisa, a Figura 14 exibe um mapa que representa a matriz de deslocamento dos entrevistados.

Figura 14 – Matriz de deslocamento dos entrevistados



Fonte: Elaborada pelo autor.

Os participantes, ao serem questionados sobre **outros destinos de interesse**, mencionaram predominantemente hospitais e clínicas. Embora alguns tenham

referido outros destinos, como a residência de parentes, estabelecimentos comerciais, igrejas, praças e parques, tais menções foram praticamente situações isoladas. Predominam, portanto, os deslocamentos com finalidade de saúde como pode ser visto na Tabela 23.

Tabela 23 – Outros destinos dos participantes

Outros destinos	Quant.	Percentual
<b>Hospitais/clínicas</b>	<b>14</b>	<b>43,75%</b>
<b>Outro</b>	<b>3</b>	<b>9,38%</b>
<b>Hospitais/clínicas e casa de parentes</b>	<b>2</b>	<b>6,25%</b>
<b>Escola</b>	<b>2</b>	<b>6,25%</b>
Escola e casa de parentes	1	3,13%
Hospitais/clínicas, comércio e casa de parentes	1	3,13%
Casa de parentes e viagem	1	3,13%
Comércio e lazer	1	3,13%
Hospitais/clínicas, comércio e parques	1	3,13%
Igreja	1	3,13%
Casa de parentes	1	3,13%
Parques e comércio	1	3,13%
Parques e lazer	1	3,13%
Praça	1	3,13%
Praça e Igreja	1	3,13%
<b>Total</b>	<b>32</b>	<b>-</b>

Fonte: Elaborada pelo autor.

Em relação ao **tempo gasto nos deslocamentos diários**, 36% dos entrevistados relataram que gastam entre 1 e 2 horas, 26% entre 3 e 4 horas, e 20% não ultrapassam uma hora. Apenas 10% dos participantes têm deslocamentos de até 30 minutos, e 8% necessitam de mais de 4 horas para concluir suas viagens. A Tabela 24 a seguir detalha os tempos de deslocamento relatados pelos entrevistados.

Tabela 24 – Tempo gasto com deslocamento pelos participantes

Tempo de viagem diário	Quant.	Percentual
Até 30 minutos	5	10%
Até 1 hora	10	20%
<b>Entre 1 hora e 2 horas</b>	<b>18</b>	<b>36%</b>
Entre 3 e 4 horas	13	26%
Acima de 4 horas	4	8%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>-</b>

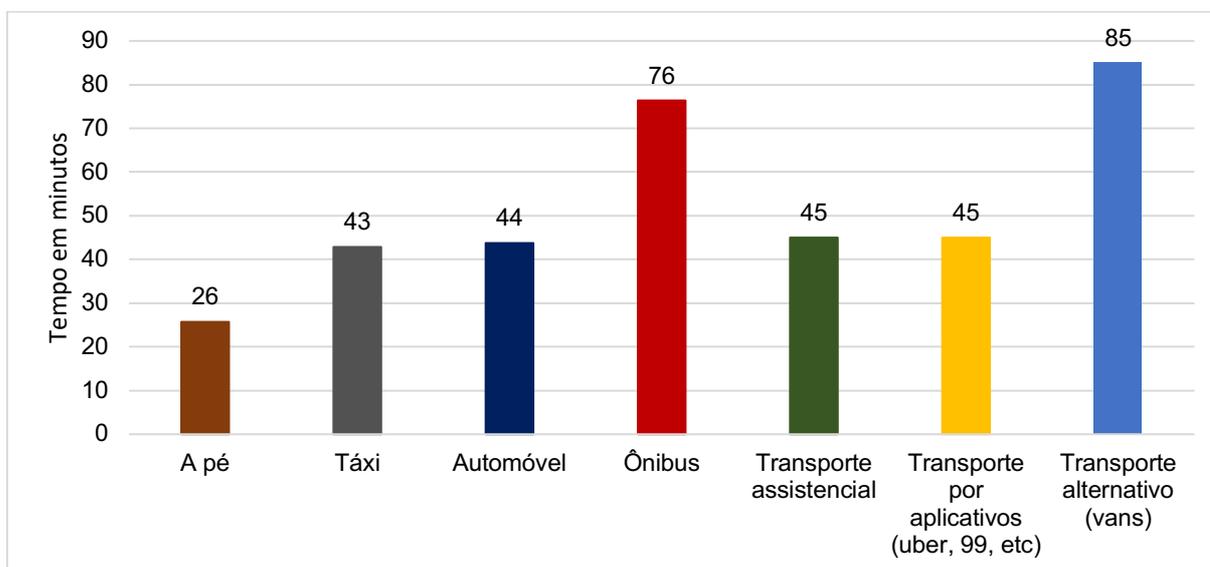
Fonte: Elaborada pelo autor.

A análise do **tempo médio de deslocamento** revelou que os usuários do transporte público gastam 72,72% mais tempo que os que viajam de automóvel, táxi ou por aplicativos de transporte. Esse acréscimo de tempo deve-se, em grande parte,

ao deslocamento até o ponto de ônibus, ao tempo de espera e à menor velocidade dos ônibus em comparação aos demais meios.

Para determinar o tempo médio gasto por cada modo de transporte, foi utilizado o tempo total de deslocamento diário de cada participante, dividido pelo número de viagens realizadas por ele. Posteriormente, foi calculada a média do tempo gasto em cada modo, considerando o total da amostra pesquisada. O Gráfico 9 demonstra o tempo médio gasto com cada modo de transporte pelos participantes da pesquisa.

Gráfico 9 – Tempo médio de deslocamento por modo de transporte



Fonte: Elaborado pelo autor.

Em relação às **despesas mensais com transporte**, 50% dos participantes do estudo gastam até R\$ 200,00 e 76% não excedem R\$ 500,00 por mês. Por outro lado, 12% dos respondentes têm gastos acima de R\$ 1.000,00 mensais. A Tabela 25 detalha o percentual de gastos com transporte dos entrevistados e apresenta o percentual acumulado, do menor ao maior valor despendido.

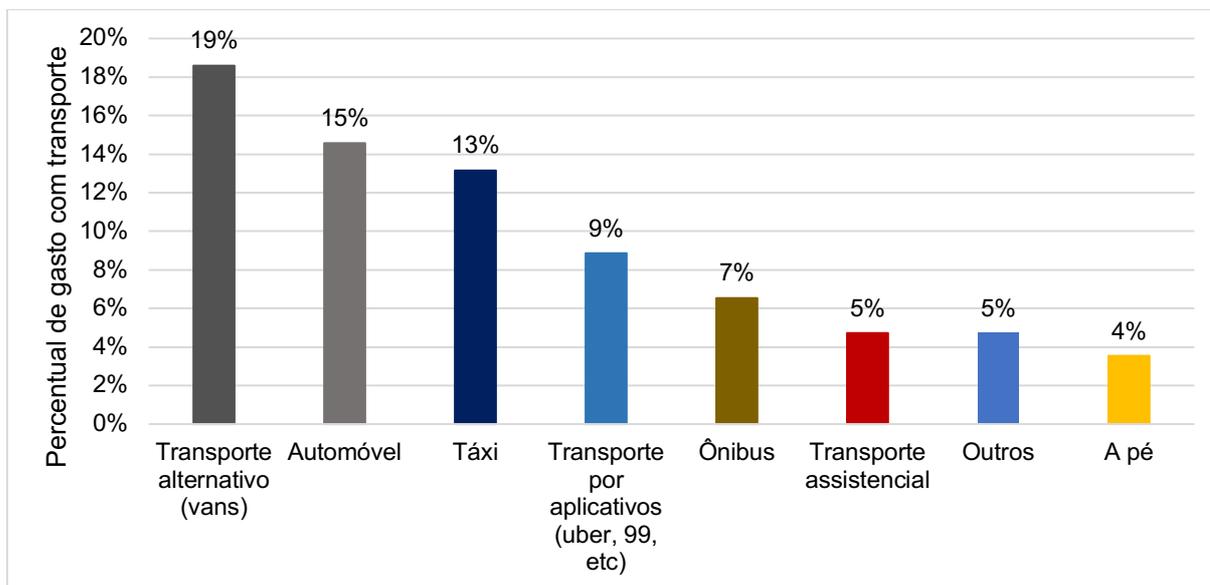
Tabela 25 – Despesa mensal com transporte dos participantes

<b>Custo com transporte mensal</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>	<b>Acumulado</b>
R\$ 0,00	2	4%	4%
R\$ 30,00	1	2%	6%
R\$ 50,00	3	6%	12%
R\$ 100,00	10	20%	32%
R\$ 150,00	5	10%	42%
R\$ 200,00	4	8%	50%
R\$ 250,00	1	2%	52%
R\$ 300,00	7	14%	66%
R\$ 350,00	2	4%	70%
R\$ 360,00	1	2%	72%
R\$ 500,00	2	4%	76%
R\$ 600,00	5	10%	86%
R\$ 800,00	1	2%	88%
R\$ 1.000,00	2	4%	92%
R\$ 1.200,00	2	4%	96%
R\$ 1.500,00	1	2%	98%
R\$ 2.000,00	1	2%	100%
<b>Total</b>	<b>50</b>	-	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

A análise do **impacto do custo do transporte na renda** dos indivíduos revelou que os usuários de aplicativos de transporte são os que mais alocam recursos para esse fim, destinando 19% de sua renda mensal. Em contraste, os proprietários de automóveis dispõem de 15% do orçamento para despesas com seus deslocamentos. Por sua vez, usuários do transporte público gastam apenas 7% de sua renda em transporte. Essa menor proporção é atribuída ao benefício da gratuidade, disponível para muitos participantes do estudo, o que significa que seus gastos com transporte são associados a deslocamentos pontuais fora do sistema público. O Gráfico 10 ilustra o percentual de renda comprometida em cada modo de transporte utilizado.

Gráfico 10 – Comprometimento da renda familiar por modo de transporte



Fonte: Elaborado pelo autor.

Ao correlacionar o **comprometimento da renda com o modo de transporte e média salarial**, observou-se que aqueles que recebem entre 1 e 2 salários-mínimos e utilizam o automóvel como principal meio de transporte são os que mais gastam com transporte, representando um peso do orçamento familiar com transporte de 22%. Aqueles que utilizam o transporte por aplicativo como principal meio de transporte e recebem entre 3 e 5 salários-mínimos ou entre 1 e 2 salários-mínimos gastam 19% e 16% respectivamente. A Tabela 26 apresenta o percentual de comprometimento da renda com transporte de acordo com o salário médio e modo de transporte dos participantes da pesquisa.

Tabela 26 – Gasto com transporte conforme renda e modo de deslocamento

<b>Renda e modo de transporte</b>	<b>Percentual de gasto</b>
Entre 1 e 2 salários - Automóvel	22%
Entre 1 e 2 salários - Ônibus	7%
Entre 1 e 2 salários - Outros	5%
Entre 1 e 2 salários - Táxi	14%
Entre 1 e 2 salários - Transporte assistencial	5%
Entre 1 e 2 salários - Transporte por aplicativos (uber, 99 etc.)	16%
Entre 3 e 5 salários - A pé	4%
Entre 3 e 5 salários – Automóvel	11%
Entre 3 e 5 salários – Ônibus	5%
Entre 3 e 5 salários - Transporte alternativo (vans)	19%
Entre 3 e 5 salários - Transporte por aplicativos (uber, 99 etc.)	11%
Mais que 5 salários – Automóvel	11%
Mais que 5 salários – Ônibus	3%
Mais que 5 salários – Táxi	12%
Mais que 5 salários - Transporte por aplicativos (uber, 99 etc.)	1%

Fonte: Elaborada pelo autor.

Os resultados quanto ao **comportamento de viagem** dos participantes da pesquisa destacam aspectos cruciais de suas necessidades e preferências de mobilidade urbana. Primeiramente, no que se refere aos principais motivos de deslocamento, observa-se que a maioria dos entrevistados aponta compromissos educacionais e necessidades de saúde como razões predominantes para suas viagens. Isso ressalta a importância crítica de um sistema de transporte acessível que suporte não apenas deslocamentos para esses fins, mas que proporcionem condições adequadas para que esses indivíduos possam usufruir mais da cidade.

Em relação ao tempo de viagem e ao custo com transporte, os dados revelam que uma parcela significativa dos usuários gasta entre 1 e 4 horas em deslocamentos diários, com usuários do transporte público dedicando mais tempo a esses trajetos. As despesas com transporte variam consideravelmente, embora a maioria despenda até R\$ 500,00 por mês. Esse cenário destaca o impacto econômico e temporal substancial na vida cotidiana das pessoas com deficiência, influenciando diretamente sua capacidade de acessar oportunidades e de participar plenamente da vida urbana.

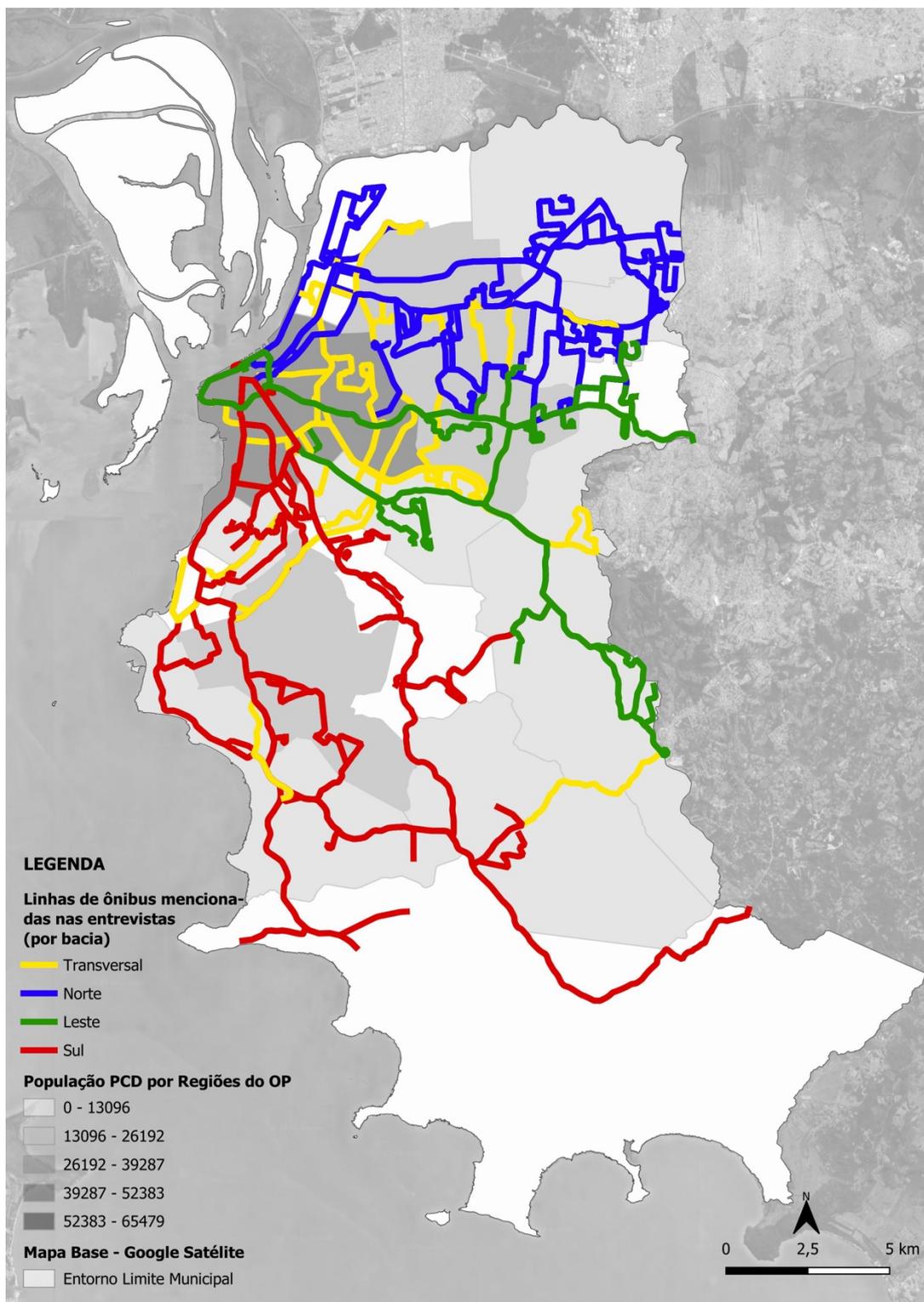
Quanto ao modo de transporte, os resultados destacam a prevalência do uso do ônibus como o meio mais utilizado, seguido pelo automóvel e pelo deslocamento a pé. Esta preferência reflete a necessidade de opções de transporte acessíveis e confiáveis, aspecto enfatizado por Harvey e Lefebvre no contexto do direito à cidade.

Estudiosos como Marcuse e Goldefum, focados nas questões urbanas e na mobilidade para pessoas com deficiência, também reiteram essa realidade.

#### **4.3.4 Uso do transporte público coletivo**

O uso do transporte público coletivo aborda as linhas utilizadas, gratuidade e acesso. No decorrer das entrevistas, foram mencionadas **83 linhas de transporte público coletivo** de Porto Alegre por 40 participantes que utilizam esse serviço em seus deslocamentos diários, abrangendo 34 bairros. As linhas mais frequentes servem bairros periféricos, como Mário Quintana, Rubem Berta, Restinga e Lomba do Pinheiro, além de rotas que conduzem a instituições especializadas, a exemplo das que se dirigem à APAE e à Kinder. A Figura 15 ilustra o mapa com os itinerários dessas linhas organizadas por bacias (sul, norte, leste e transversal) utilizadas pelos entrevistados.

Figura 15 – Linhas utilizadas pelos entrevistados



Fonte: Adaptada de SMS, ATP e EPTC (2022).

Em relação à necessidade de integração (uso de mais de uma linha de ônibus) para alcançar seus destinos, 55% dos entrevistados indicaram que precisam utilizar mais de uma linha de ônibus durante seus trajetos. A Tabela 27 exibe um resumo detalhado das respostas dos participantes acerca dessa necessidade de integração entre diferentes linhas.

Tabela 27 – Faz integração com o transporte público

<b>Integração entre linhas do transporte público</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
Não	18	45%
<b>Sim</b>	<b>22</b>	<b>55%</b>
<b>Total</b>	<b>40</b>	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

Em relação ao **benefício da gratuidade no transporte público** de Porto Alegre, 72,5% dos entrevistados informaram que o possuem, enquanto 27,5% não têm acesso a ele. Dentre aqueles sem gratuidade, 20% têm renda inferior a R\$6.600,00 e seriam elegíveis, mas relatam desconhecimento sobre o procedimento de solicitação, complexidade no processo de avaliação e concessão do benefício ou preferência pelo uso do automóvel como principal meio de locomoção, recorrendo ao ônibus apenas secundariamente. A Tabela 28 ilustra a proporção de participantes que possuem ou não o benefício e se têm renda compatível para recebê-lo.

Tabela 28 – Participantes com ou sem gratuidade no transporte público

<b>Gratuidade</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
Sim - Compatível	29	72,50%
Não - Compatível	8	20,00%
Não - Incompatível	3	7,50%
<b>Total</b>	<b>40</b>	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

Quando questionados sobre **como acessar o transporte público** em Porto Alegre, todos os participantes, exceto um que se desloca de bicicleta, disseram que vão a pé até a parada de ônibus. A Tabela 29 detalha as respostas coletadas sobre o acesso ao transporte público.

Tabela 29 – Modo de acesso ao transporte público dos participantes

<b>Acesso ao TP</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
A pé	39	97,50%
Bicicleta	1	2,50%
<b>Total</b>	<b>40</b>	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

Em relação à **distância até o ponto de parada** para acesso ao transporte público, 47,5% dos entrevistados relataram que percorrem até 300 metros. Outros 25% caminham uma distância entre 301 e 500 metros, e 27,5% fazem um trajeto que excede os 500 metros recomendado pelo plano de mobilidade urbana da cidade. A Tabela 30 mostra em detalhes a distância percorrida até o ponto de ônibus pelos participantes da pesquisa.

Tabela 30 – Distância de caminhada até a parada pelos participantes

<b>Distância ao TP</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>	<b>Acumulado</b>
Até 100m	8	20,00%	20,00%
Entre 101 e 300m	11	27,50%	47,50%
Entre 301 e 500m	10	25,00%	72,50%
Mais de 500m	11	27,50%	100,00%
<b>Total</b>	<b>40</b>	-	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

Os entrevistados relataram, de forma geral, que as **calçadas** no caminho para os pontos de ônibus estão em condições precárias. Quando questionados sobre as condições predominantes durante seus trajetos a pé, 45% mencionaram enfrentar calçadas obstruídas por obstáculos, 17,5% descrevem grande parte do percurso com rampas e 15% apontaram a ausência de pavimentação. A Tabela 31 apresenta uma análise detalhada dessas características do percurso dos participantes.

Tabela 31 – Condições das calçadas até o ponto de parada

<b>Condições das calçadas</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
Calçada estreita	1	2,50%
Cheia de obstáculos	18	45,00%
Com acessibilidade	1	2,50%
Ladeira	2	5,00%
Plana	5	12,50%
Rampa	7	17,50%
Sem pavimento	6	15,00%
<b>Total</b>	<b>40</b>	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

### 4.3.5 Satisfação com o transporte público

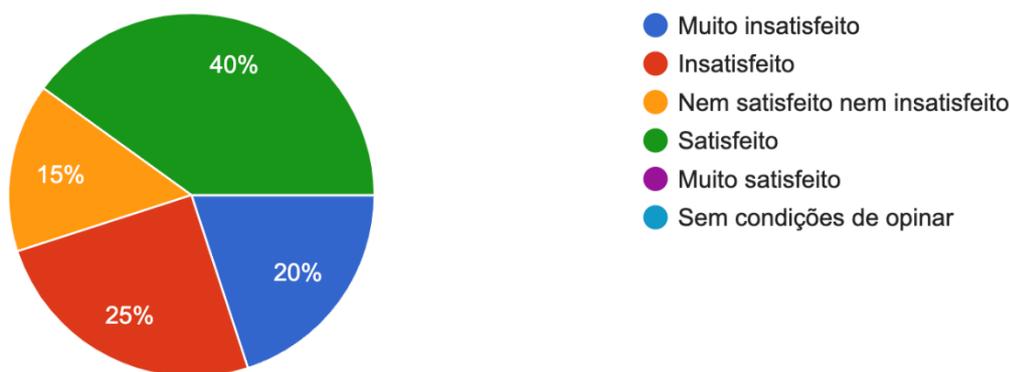
A satisfação com o transporte público aborda seu acesso, facilidade para chegar até o ponto de ônibus, disponibilidade dos serviços, rapidez do deslocamento, confiabilidade, conforto das paradas e dos ônibus e atendimento ao cliente.

#### 4.3.5.1 Acesso ao transporte

Nesta seção é avaliada a satisfação dos participantes em relação a facilidade de acesso ao transporte público. Entende-se como acesso ao transporte as características do ambiente existente e o nível de acessibilidade de transporte público. Serão examinados aspectos como a proximidade aos pontos de parada, a distância percorrida a pé, a facilidade de embarque e desembarque nos ônibus, bem como as condições das calçadas.

Quando questionados sobre o nível de satisfação com a **facilidade de acesso ao ponto de ônibus**, 40% dos participantes expressaram satisfação, enquanto 25% manifestaram insatisfação. Um percentual de 20% indicou estar muito insatisfeito e 15% reportaram neutralidade, não se sentindo nem satisfeito nem insatisfeito. Os resultados são ilustrados no Gráfico 11.

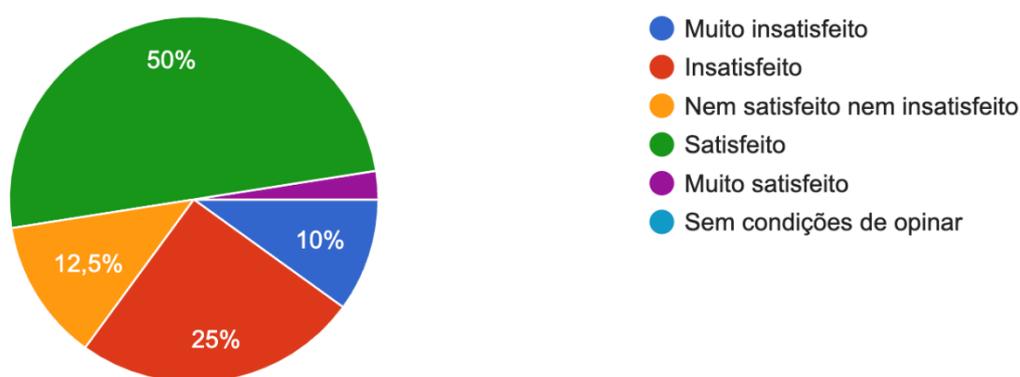
Gráfico 11 – Satisfação com facilidade de chegar até ponto de ônibus



Fonte: Elaborado pelo autor.

No que tange à **distância percorrida a pé até o ponto de ônibus**, 50% dos entrevistados disseram satisfeitos e 2,5% muito satisfeitos. Cerca de 25% expressaram insatisfação, 10% mostraram-se muito insatisfeitos e 12,5% indicaram neutralidade, não se sentindo nem satisfeitos nem insatisfeitos. O Gráfico 12 ilustra estes resultados.

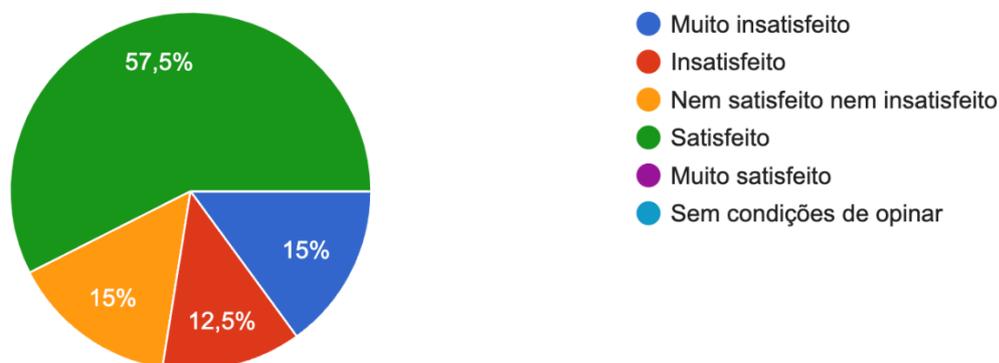
Gráfico 12 – Satisfação com a distância de caminhada até o ponto de ônibus



Fonte: Elaborado pelo autor.

Quanto à **facilidade de embarque e desembarque nos ônibus**, 57,5% dos entrevistados reportaram estar satisfeitos. Aproximadamente 15% declararam-se muito insatisfeitos, enquanto 12,5% manifestaram insatisfação e outros 15% permaneceram neutros, sem inclinação para satisfação ou insatisfação. O Gráfico 13 exibe esses resultados.

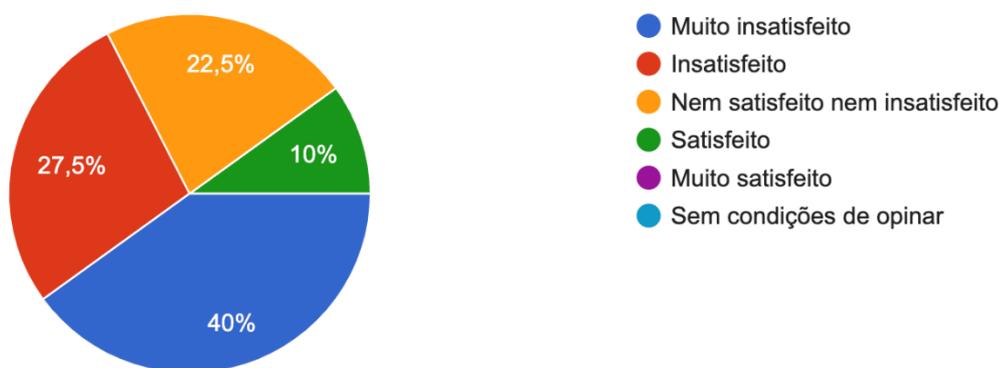
Gráfico 13 – Satisfação com a facilidade de embarque e desembarque



Fonte: Elaborado pelo autor.

Ao serem questionados sobre as **condições das calçadas no entorno dos pontos de ônibus**, a maioria dos participantes relatou condições desfavoráveis para o deslocamento até a parada. Desses, 40% expressaram estar muito insatisfeitos e 27,5% também se mostraram insatisfeitos. Um grupo de 22,5% apresentou uma visão neutra, enquanto apenas 10% consideram as calçadas adequadas, expressando satisfação. Os resultados são apresentados no Gráfico 14.

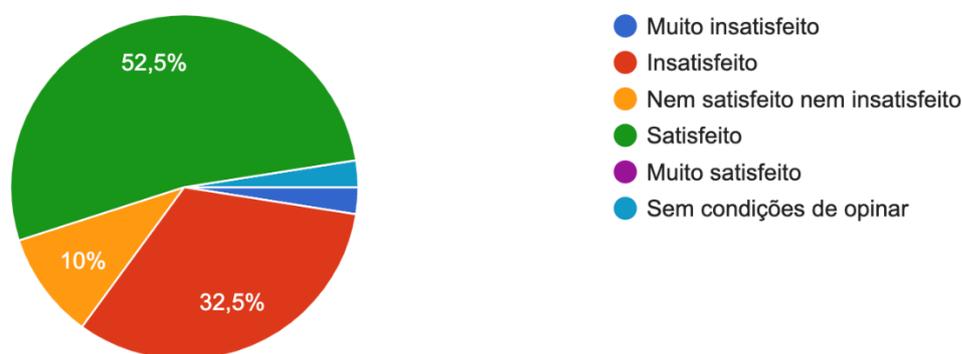
Gráfico 14 – Satisfação com as calçadas no entorno do ponto de ônibus



Fonte: Elaborado pelo autor.

Em relação à **disponibilidade de informações sobre a localização dos pontos de ônibus**, 52,5% dos entrevistados se mostraram satisfeitos, considerando adequados os mecanismos utilizados para informar os passageiros. Por outro lado, 32,5% acham as informações insuficientes e expressaram insatisfação. Um total de 10% adotou uma posição neutra, sem expressar satisfação ou insatisfação, enquanto 2,5% estão muito insatisfeitos ou não têm condições de opinar. O Gráfico 15 exibe estes resultados.

Gráfico 15 – Satisfação com existência de informação sobre o local das paradas



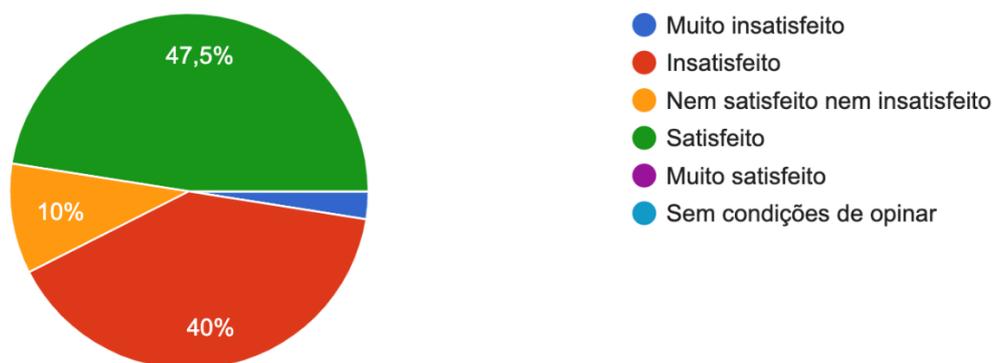
Fonte: Elaborado pelo autor.

#### 4.3.5.2 Disponibilidade de serviços

Nesta seção é analisada a satisfação dos participantes quanto à disponibilidade do transporte público. A disponibilidade do serviço refere-se à configuração da rede de transporte, ao número de viagens ofertadas e à acessibilidade do serviço noturno e nos finais de semana. Aspectos como a existência de linhas ligando os locais de origem e destino dos entrevistados, a frequência das viagens e a oferta de transporte durante a noite e finais de semana foram avaliados.

Ao serem indagados sobre **a adequação da rede de transporte público de Porto Alegre às suas rotas específicas de origem e destino**, 47,5% dos entrevistados relataram que a configuração atual das linhas satisfaz suas exigências, expressando satisfação. Em contrapartida, 40% consideram que a rede não atende devidamente às suas necessidades, indicando insatisfação, enquanto 2,5% manifestaram grande descontentamento. Aproximadamente 10% mantiveram-se neutros. Estes dados são exibidos no Gráfico 16.

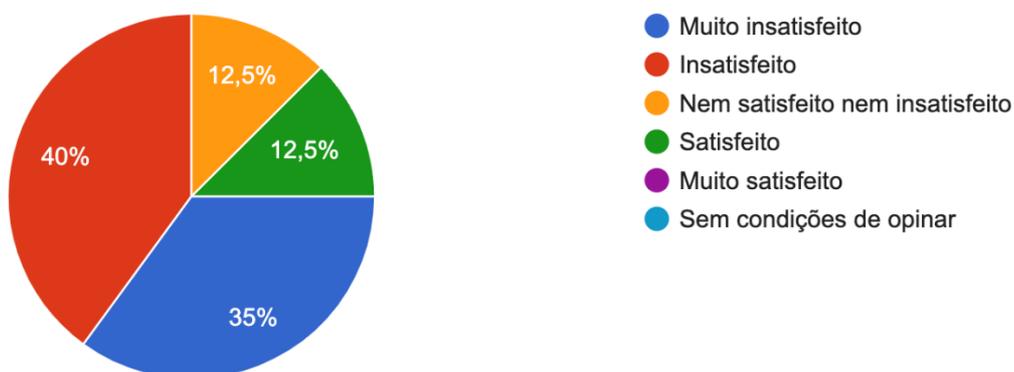
Gráfico 16 – Satisfação com a rede de transporte



Fonte: Elaborado pelo autor.

Quando inquiridos acerca da **frequência dos ônibus**, 75% dos entrevistados manifestaram insatisfação ou muita insatisfação com a oferta do serviço de transporte público de Porto Alegre. Esse descontentamento pode estar associado à diminuição de 40% nas viagens atualmente, se comparadas ao período que antecedeu a Pandemia. Um total de 12,5% indicou satisfação, enquanto os restantes 12,5% mantiveram uma postura neutra, sem declarar satisfação nem insatisfação. O Gráfico 17 apresenta essas informações.

Gráfico 17 – Satisfação com frequência dos ônibus

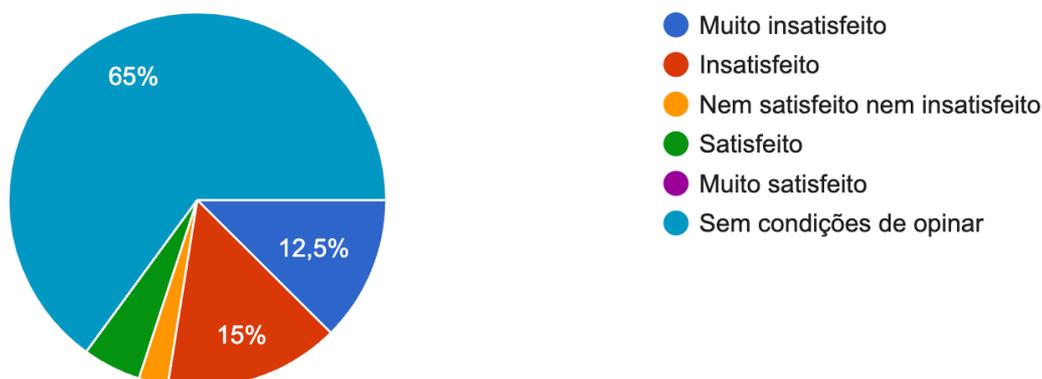


Fonte: Elaborado pelo autor.

No que diz respeito à **oferta de transporte público noturno**, a maior parte dos participantes, representando 65%, não pôde fornecer uma opinião, o que reflete as características das viagens que geralmente realizam, voltadas à saúde e educação. Frequentemente, as atividades noturnas não estão incluídas na rotina desses indivíduos devido às diversas barreiras enfrentadas. Entre os que têm experiência com o transporte público noturno, 27,5% expressaram

insatisfação ou muita insatisfação, enquanto 5% estavam satisfeitos e 2,5% adotaram uma posição neutra. O Gráfico 18 ilustra estes dados.

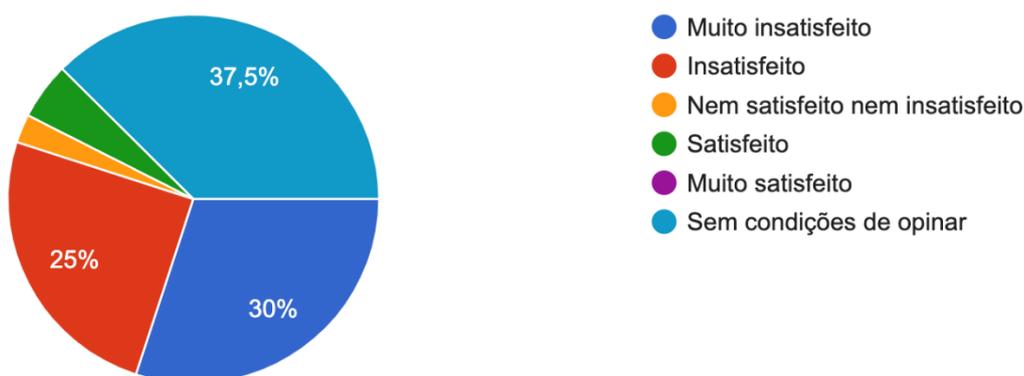
Gráfico 18 – Satisfação com a disponibilidade de serviço noturnos



Fonte: Elaborado pelo autor.

Quanto à **disponibilidade do serviço de transporte nos finais de semana**, 37,5% dos participantes não fazem uso do ônibus nesse período e, conseqüentemente, abstiveram-se de opinar. Entre aqueles que utilizam o serviço e compartilharam suas impressões, a maioria manifestou insatisfação com a oferta limitada: 30% estão muito insatisfeitos e 25% insatisfeitos. Apenas 5% mostraram-se satisfeitos, enquanto 2,5% não expressaram uma posição definida a respeito da oferta de final de semana. O Gráfico 19 exhibe esses dados.

Gráfico 19 – Satisfação com a disponibilidade de serviços nos finais de semana



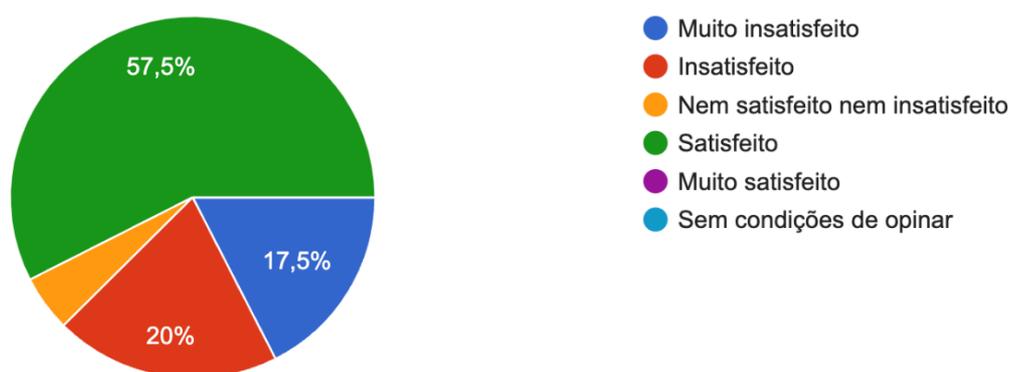
Fonte: Elaborado pelo autor.

#### 4.3.5.3 Rapidez do deslocamento

Nesta seção é avaliado o contentamento dos participantes com relação à celeridade do deslocamento, que considera o tempo gasto com a caminhada até o ponto de ônibus, o período de espera e a duração da viagem no transporte público. Além disso, investigamos como os participantes percebem o tempo de viagem do transporte público em comparação com o automóvel.

Ao serem inqueridos acerca da satisfação com a **duração da caminhada até o ponto de ônibus**, 57,5% dos participantes expressaram satisfação, enquanto 20% mostraram-se insatisfeitos e 17,5% muito insatisfeitos. Um grupo de 5% manteve uma postura neutra, sem inclinação para satisfação ou insatisfação. Os dados correspondentes são detalhados no Gráfico 20.

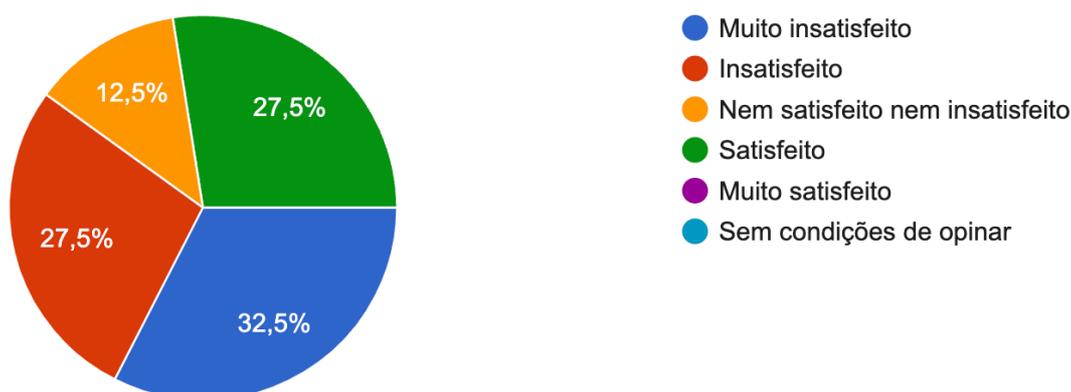
Gráfico 20 – Satisfação com o tempo de caminhada até o ponto de ônibus



Fonte: Elaborado pelo autor.

Ao serem consultados sobre a satisfação com o **tempo de espera** pelo transporte público, 60% dos participantes revelaram insatisfação ou muita insatisfação. Por outro lado, 27,5% indicaram satisfação, enquanto 12,5% apresentaram uma postura neutra, não se posicionando claramente como satisfeitos ou insatisfeitos. Essa percepção quanto ao tempo de espera está, possivelmente, atrelada à frequência dos ônibus, a qual também recebeu avaliações predominantemente negativas. Os dados pertinentes são representados no Gráfico 21.

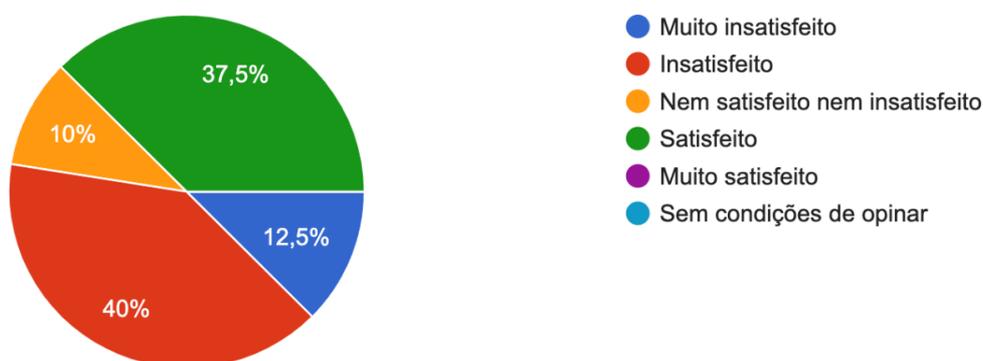
Gráfico 21 – Satisfação com o tempo de espera dos ônibus



Fonte: Elaborado pelo autor.

Quanto à **duração das viagens de transporte público**, prevaleceu a insatisfação com os tempos de viagem de ônibus: 40% dos entrevistados manifestaram-se insatisfeitos e 12,5% muito insatisfeitos. Em contrapartida, 37,5% expressaram satisfação com a duração das viagens e 10% adotaram uma postura neutra, sem declararem satisfeitos ou insatisfeitos. O Gráfico 22 apresenta essas informações.

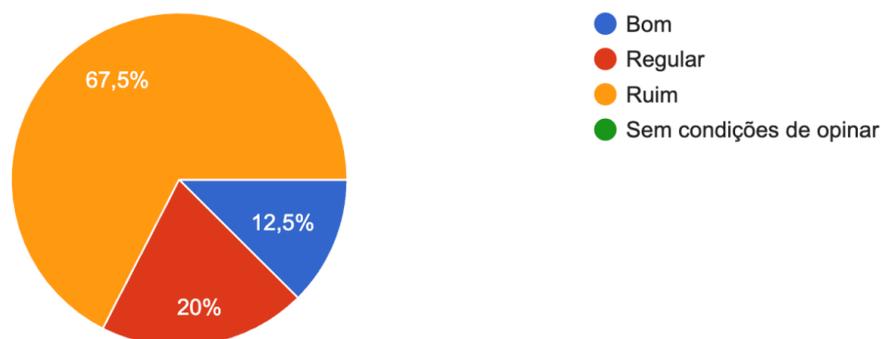
Gráfico 22 – Satisfação com o tempo de viagem dos ônibus



Fonte: Elaborado pelo autor.

Quando questionados sobre a **percepção do tempo de viagem pelo transporte público versus o deslocamento de carro**, 67,5% consideram o tempo de viagem de ônibus desfavorável. Outros 20% qualificaram o tempo como aceitável, enquanto apenas 12,5% avaliaram o tempo no transporte público como satisfatório em relação ao carro. Os detalhes destas respostas são ilustrados no Gráfico 23.

Gráfico 23 – Percepção sobre o tempo de viagem de ônibus em comparação o deslocamento de carro



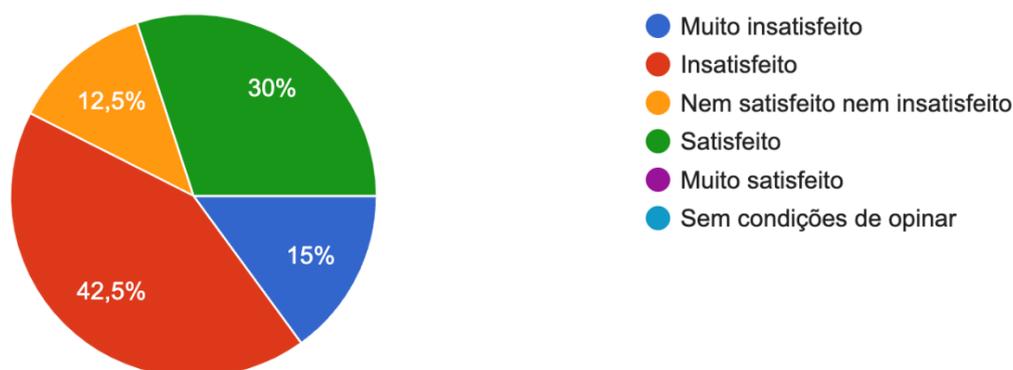
Fonte: Elaborado pelo autor.

#### 4.3.5.4 Confiabilidade

Nesta seção, investigamos a confiabilidade do serviço de transporte público de Porto Alegre, com enfoque na regularidade e pontualidade dos serviços prestados, além da aderência aos itinerários programados.

Diante das questões referentes ao **cumprimento dos horários programados dos ônibus**, a predominância dos participantes expressou insatisfação ou muita insatisfação, com 42,5% e 15% respectivamente. Enquanto isso, 30% dos entrevistados declararam satisfação com a pontualidade do horário de saída dos ônibus e 12,5% assumiram uma postura neutra. O Gráfico 24 exibe a distribuição das respostas.

Gráfico 24 – Satisfação com a pontualidade no horário de saída dos ônibus

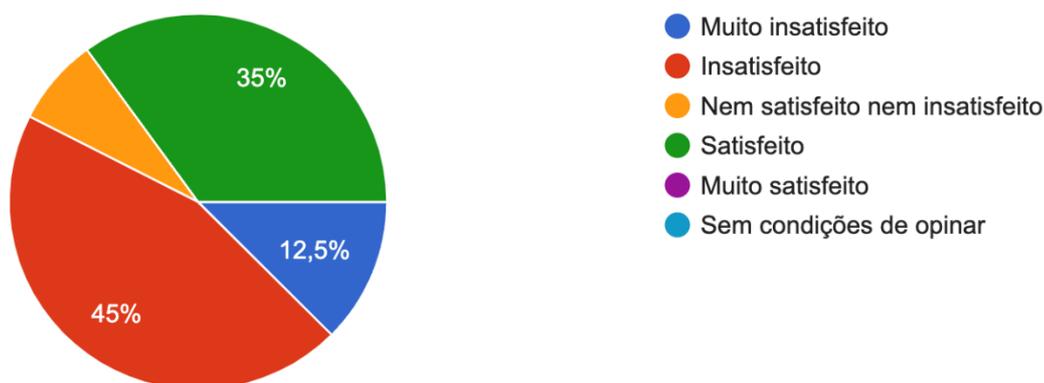


Fonte: Elaborado pelo autor.

Quanto à **chegada dos ônibus aos destinos sem atrasos**, os participantes expressaram uma tendência de insatisfação similar à observada na

pontualidade dos horários de partida. Uma maioria de 57,5% manifestou insatisfação ou muita insatisfação com o tempo de chegada dos ônibus no destino. Por outro lado, 35% indicaram satisfação, e 7,5% se abstiveram de expressar uma opinião positiva ou negativa. Os dados estão detalhados no Gráfico 25.

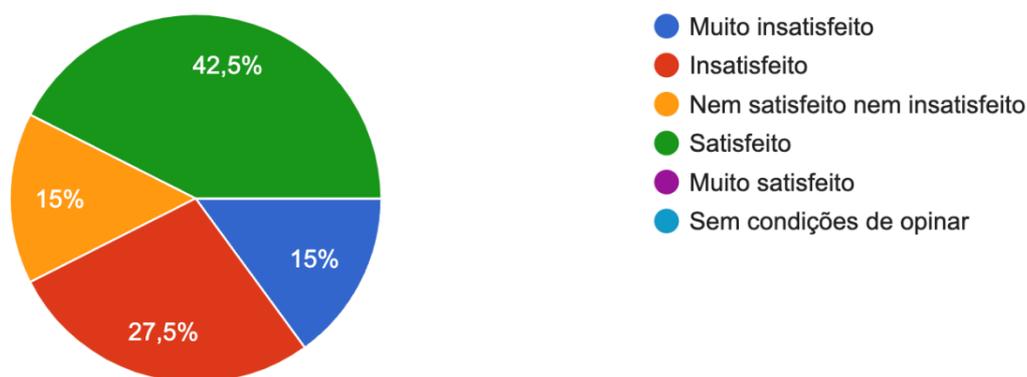
Gráfico 25 – Satisfação com a pontualidade no horário de chegada dos ônibus



Fonte: Elaborado pelo autor.

No tocante aos **congestionamentos enfrentados pelos ônibus**, os participantes do estudo apresentaram opiniões divididas. Uma proporção de 42,5% expressou satisfação, atribuindo tal percepção, em parte, ao fato de muitas linhas operarem em corredores ou faixas exclusivas para ônibus. Contudo, uma parcela equivalente de 42,5% reportou insatisfação, percebendo que o transporte público sofre congestionamento em seus itinerários. Adicionalmente, 15% dos respondentes expressaram uma posição neutra, não se sentindo plenamente satisfeitos nem insatisfeitos com relação à questão do congestionamento. Estes resultados são apresentados no Gráfico 26.

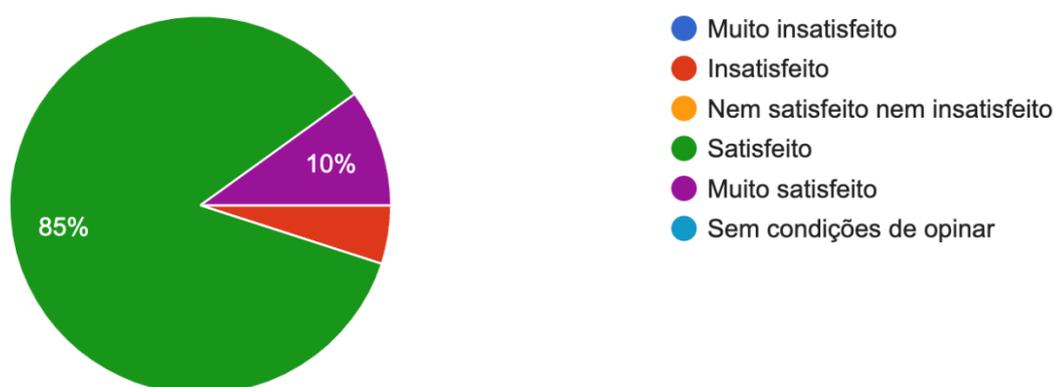
Gráfico 26 – Satisfação quanto ao congestionamento enfrentado pelos ônibus



Fonte: Elaborado pelo autor.

Em relação ao **cumprimento do itinerário**, uma ampla maioria de 95% dos participantes expressou satisfação ou muita satisfação, reconhecendo que os motoristas cumprem fielmente os itinerários estipulados. Os detalhes desses achados são ilustrados no Gráfico 27.

Gráfico 27 – Satisfação com o cumprimento do itinerário



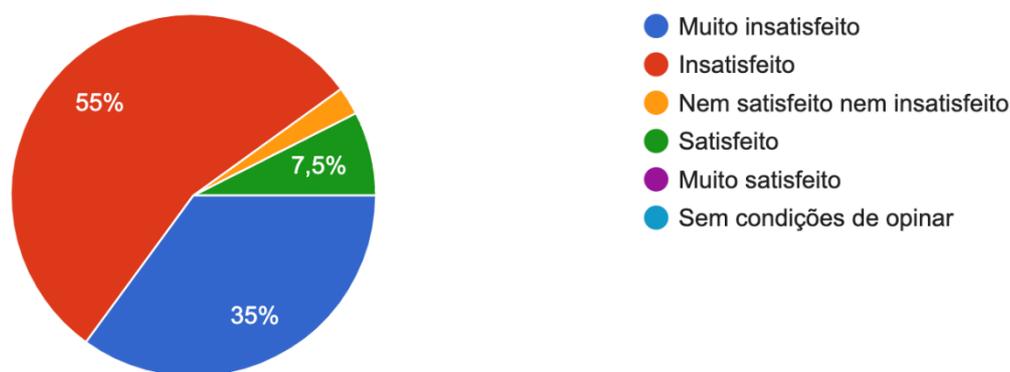
Fonte: Elaborado pelo autor.

#### 4.3.5.5 Conforto das paradas, estações e terminais

Esta seção dedica-se à avaliação do nível de satisfação dos participantes quanto ao conforto oferecido em paradas, estações e terminais de ônibus. Foram analisadas variáveis como acessibilidade, iluminação, limpeza, segurança, disponibilidade de espaço, conservação das instalações e a clareza das informações sobre o serviço de transporte.

Em relação à **acessibilidade**, 90% dos entrevistados indicaram que as paradas, estações e terminais de ônibus de Porto Alegre carecem de adaptações adequadas para atender dignamente as pessoas com deficiência e demonstram insatisfação ou muita insatisfação. Apenas 7,5% avaliaram a acessibilidade como positiva, expressando satisfação, enquanto 2,5% apresentaram uma postura neutra. Os detalhes dessas avaliações estão expostos no Gráfico 28.

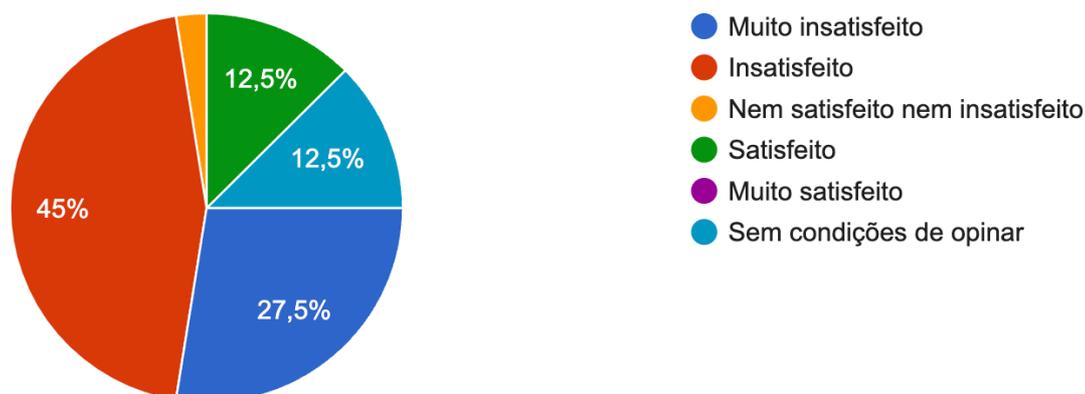
Gráfico 28 – Satisfação com a acessibilidade das paradas, estações e terminais



Fonte: Elaborado pelo autor.

Em relação à **iluminação**, 72,5% dos respondentes expressaram insatisfação ou muita insatisfação com a iluminação dos pontos de ônibus. Em contraste, 12,5% reportaram satisfação, 2,5% mantiveram uma postura neutra, e 12,5% abstiveram-se de comentar. Essas respostas corroboram com o levantamento feito nos abrigos de ônibus de Porto Alegre, indicando que a adequada iluminação está, muitas vezes, restrita a alguns abrigos, particularmente em regiões centrais. Os detalhes destas respostas são ilustrados no Gráfico 29.

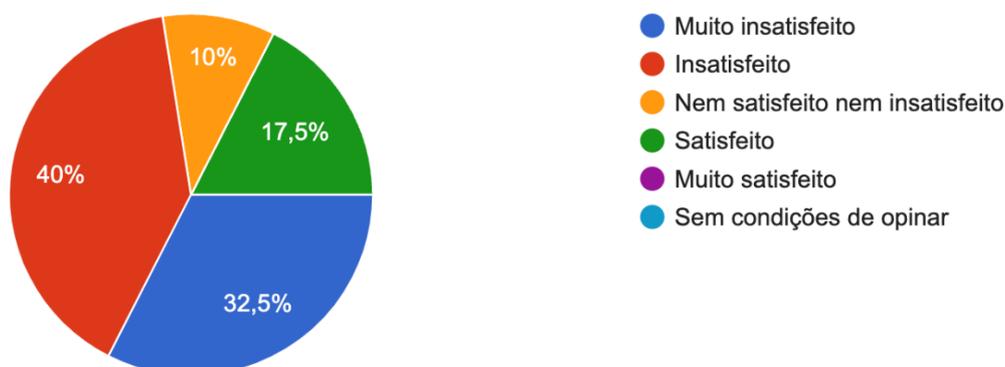
Gráfico 29 – Satisfação com a iluminação das paradas, estações e terminais



Fonte: Elaborado pelo autor.

Em relação à **limpeza** das paradas de ônibus, 72,5% dos entrevistados declararam insatisfação ou muita insatisfação, sugerindo que os abrigos, estações e terminais necessitam de melhores práticas de higienização. Por outro lado, 17,5% se disseram satisfeitos com a limpeza destes locais, enquanto 10% adoraram uma postura neutra. O Gráfico 30 detalha estas percepções.

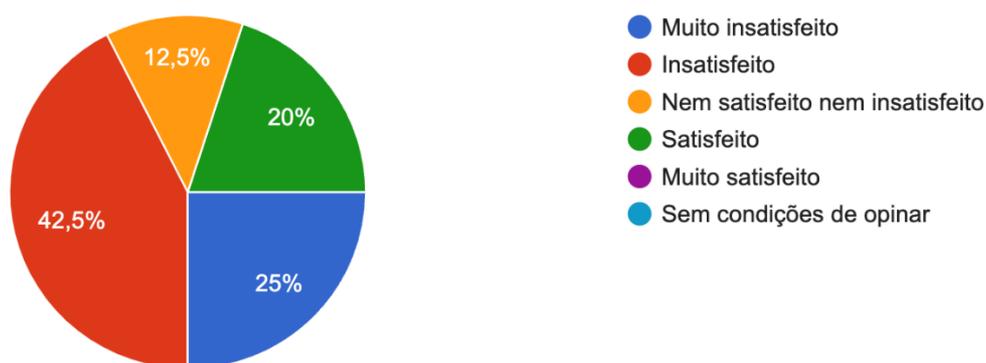
Gráfico 30 – Satisfação com a limpeza das paradas, estações e terminais



Fonte: Elaborado pelo autor.

Embora a maioria dos abrigos de ônibus de Porto Alegre tenha cobertura, proporcionando **proteção eficaz contra intempéries**, 67,5% dos entrevistados expressaram insatisfação ou muita insatisfação com esse aspecto. Em contraste, 20% indicaram satisfação, enquanto 12,5% mantiveram uma postura neutra em relação à proteção oferecida pelos abrigos. As percepções detalhadas estão apresentadas no Gráfico 31.

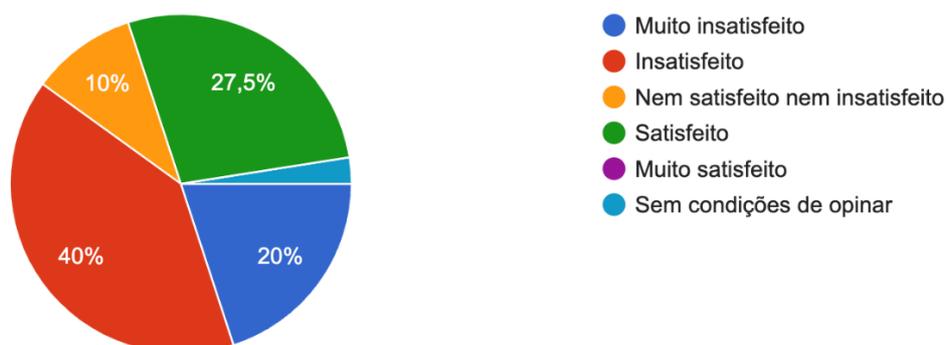
Gráfico 31 – Satisfação com a proteção contra sol e chuva nas paradas



Fonte: Elaborado pelo autor.

Em relação à **lotação das áreas de espera**, 60% dos entrevistados expressaram insatisfação ou muita insatisfação. Eles relataram que as paradas são inadequadas em termo de espaço, particularmente nos horários de pico, não acomodando confortavelmente todos os usuários. Em contraste, 27,5% se mostraram satisfeitos com as condições das áreas de espera, enquanto 10% adotaram uma postura neutra e 2,5% não expressaram opinião. Os resultados são ilustrados no Gráfico 32.

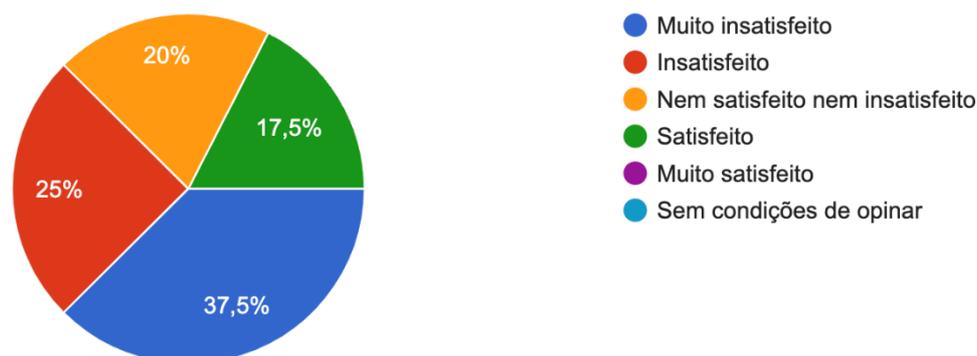
Gráfico 32 – Satisfação com a lotação das áreas de espera das paradas



Fonte: Elaborado pelo autor.

Em relação à **conservação das paradas**, estações e terminais de ônibus, 62,5% dos respondentes indicaram insatisfação ou muita insatisfação com o estado atual. Por outro lado, 17,5% mostraram-se satisfeitos com a conservação desses espaços, e 20% mantiveram-se neutros em sua avaliação. Os dados referentes a este aspecto estão resumidos no Gráfico 33.

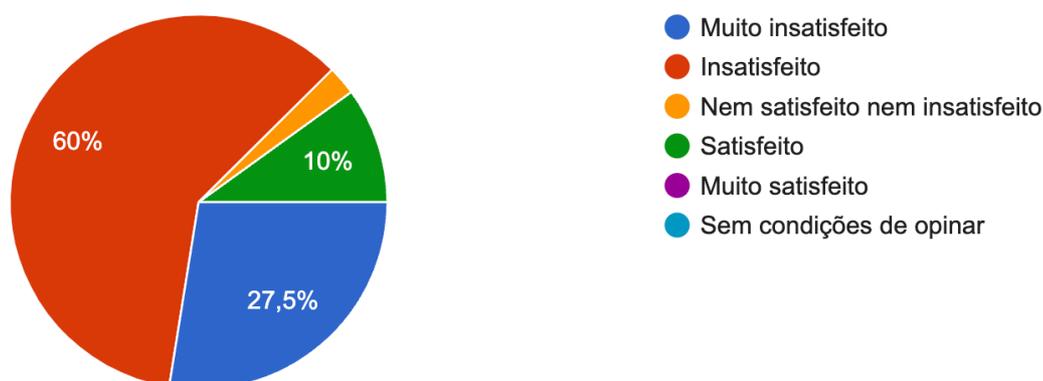
Gráfico 33 – Satisfação com o estado de conservação das paradas



Fonte: Elaborado pelo autor.

Ao serem questionados sobre a **disponibilidade de informações em relação às linhas, horários e itinerários**, 87,5% dos entrevistados expressaram insatisfação ou muita insatisfação. Somente 10% estão satisfeitos com as informações disponíveis, enquanto 2,5% mantiveram uma perspectiva neutra. A significativa insatisfação relatada está ligada ao fato de que muitas paradas de ônibus se limitam a uma placa indicativa do ponto, e somente algumas fornecem informações sobre as linhas que servem o local, comprometendo a compreensão dos usuários sobre a operação do sistema de transporte público da cidade. Os detalhes dessas respostas são exibidos no Gráfico 34.

Gráfico 34 – Satisfação com as informações nas paradas, estações e terminais

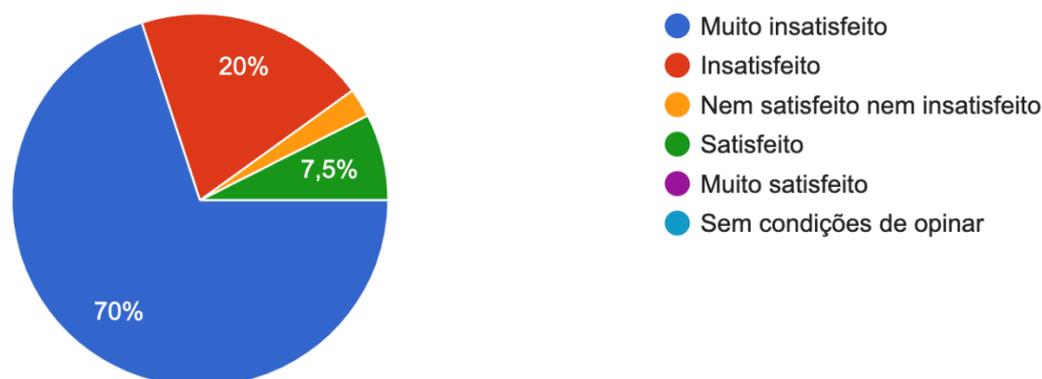


Fonte: Elaborado pelo autor.

No que tange à **segurança em relação a roubos, furtos e agressões** nos pontos de ônibus, 70% dos entrevistados declararam-se muito insatisfeitos,

enquanto 20% expressaram insatisfação, refletindo um elevado índice de descontentamento que atinge 90%. Em contrapartida, 7,5% estão satisfeitos com as medidas de segurança e 2,5% têm uma visão neutra. Os depoimentos dos participantes destacam a percepção de ausência de segurança adequada nas paradas. O Gráfico 35 apresenta essas informações detalhadamente.

Gráfico 35 – Satisfação com a segurança nas paradas, estações e terminais



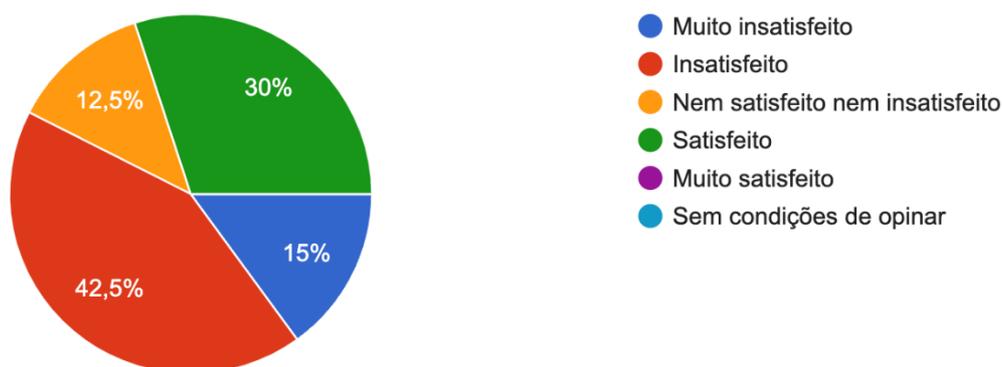
Fonte: Elaborado pelo autor.

#### 4.3.5.6 Conforto dos ônibus

Esta seção foca na apreciação do conforto dos ônibus sob a ótica dos usuários. Investigamos diversos aspectos que impactam a satisfação dos passageiros, incluindo a acessibilidade, a iluminação interna, a limpeza, a adequação da ventilação e temperatura, a possibilidade de viajar sentado, a lotação dos veículos, o conforto geral, o nível de ruído e vibração interna, a segurança, a lotação dos ônibus e a clareza das informações sobre o serviço de transporte.

Em relação à **acessibilidade nos ônibus**, 42,5% dos participantes mostraram-se insatisfeitos e 15% muito insatisfeitos. Em contrapartida, 30% expressaram satisfação e 12,5% mantiveram uma postura neutra. Ao contrário dos padrões europeus, onde o embarque e desembarque em nível, facilitado por ônibus de piso baixo, confere maior autonomia, conforto e segurança aos passageiros, em Porto Alegre, a frota com essa característica é limitada. Além disso, há relatos frequentes de problemas com os elevadores, incluindo falhas operacionais, manutenção inadequada e falta de treinamento adequado dos operadores. Os detalhes sobre este aspecto são sintetizados no Gráfico 36.

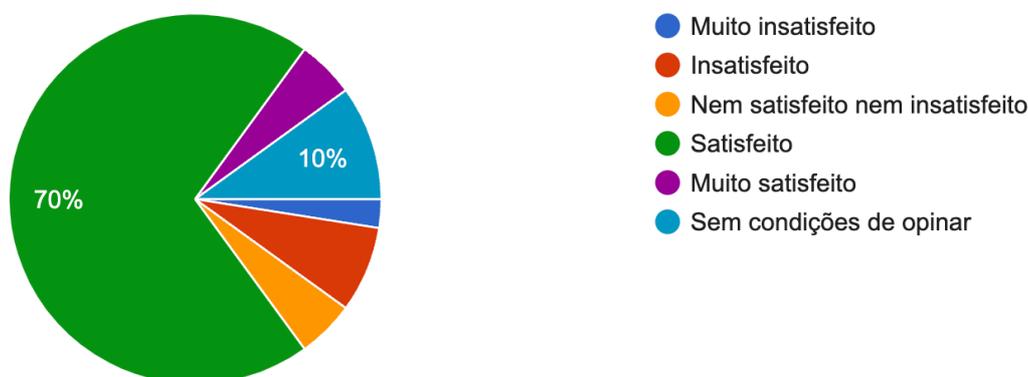
Gráfico 36 – Satisfação com a acessibilidade dos ônibus



Fonte: Elaborado pelo autor.

Em relação à **iluminação interna dos ônibus**, 75% dos respondentes expressaram satisfação. Em contraste 7,5% mostraram-se insatisfeitos e 2,5% muito insatisfeitos com essa característica. Uma parcela de 5% adotou uma perspectiva neutra, enquanto 10% dos participantes abstiveram-se de opinar. O Gráfico 37 fornece uma visão detalhada dessas percepções.

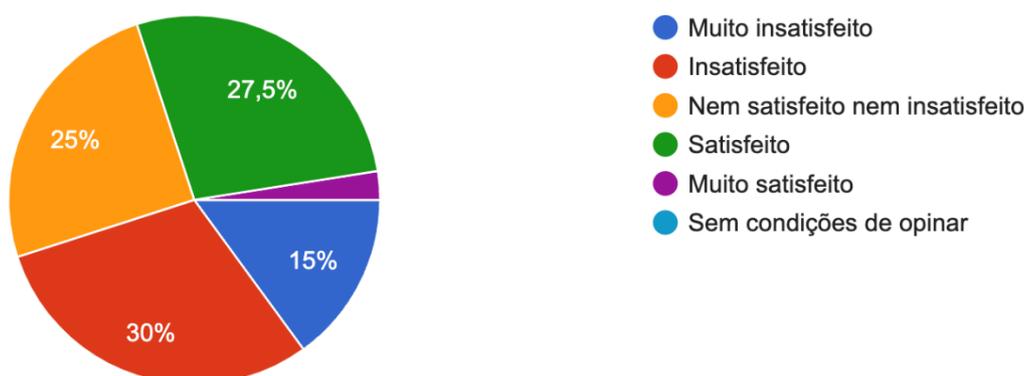
Gráfico 37 – Satisfação com a iluminação interna dos ônibus



Fonte: Elaborado pelo autor.

Quanto à **limpeza dos ônibus**, 30% dos entrevistados manifestaram insatisfação, e 15% relataram grande insatisfação com a higiene dos veículos. Em contrapartida, 27,5% dos participantes expressaram satisfação, e 2,5% se mostraram muito satisfeitos, percebendo os ônibus como limpos. Um quarto dos respondentes (25%), manteve uma posição neutra, sem inclinação para satisfação ou insatisfação. Os resultados detalhados sobre a limpeza dos ônibus são apresentados no Gráfico 38.

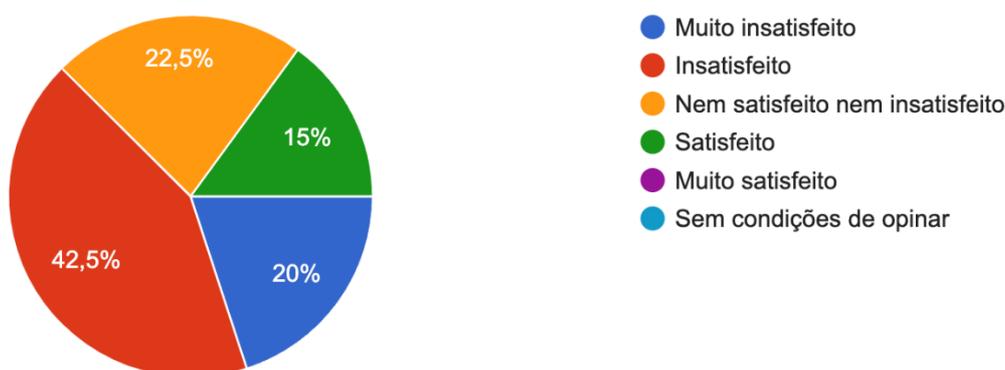
Gráfico 38 – Satisfação com a limpeza dos ônibus



Fonte: Elaborado pelo autor.

No que concerne à **ventilação e temperatura dentro dos ônibus**, 42,5% dos entrevistados manifestaram insatisfação, e 20% expressaram alto grau de insatisfação, perfazendo um total de 62,5% de descontentamento com estes aspectos. Por outro lado, 15% dos entrevistados indicaram satisfação, enquanto 22,5% adotaram uma visão neutra, sem se posicionarem como satisfeitos ou insatisfeitos. Os dados correspondentes são exibidos no Gráfico 39.

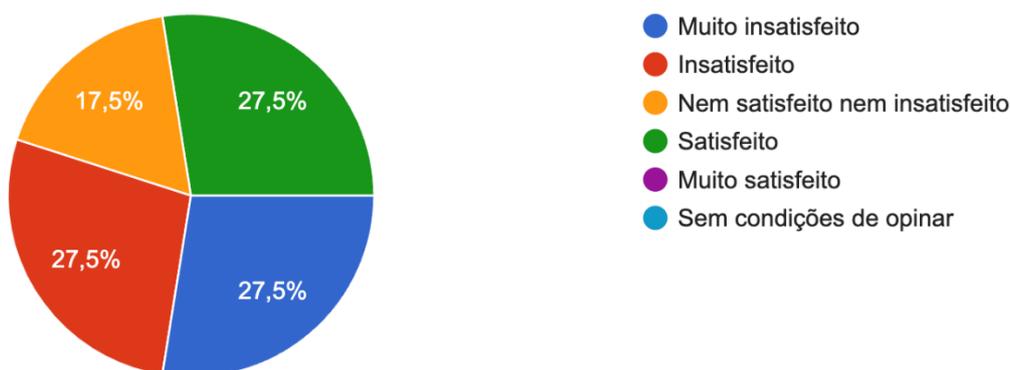
Gráfico 39 – Satisfação com a ventilação e temperatura dos ônibus



Fonte: Elaborado pelo autor.

No tocante à **possibilidade de viajar sentado**, foi notória a insatisfação entre os respondentes com 27,5% reportando insatisfação e o mesmo percentual indicando muita insatisfação. Contrastando, 27,5% dos participantes indicaram satisfação, evidenciando que encontram assentos disponíveis, enquanto 17,5% mantiveram-se neutros, sem inclinação para satisfação ou insatisfação. O Gráfico 40 apresenta as respostas fornecidas.

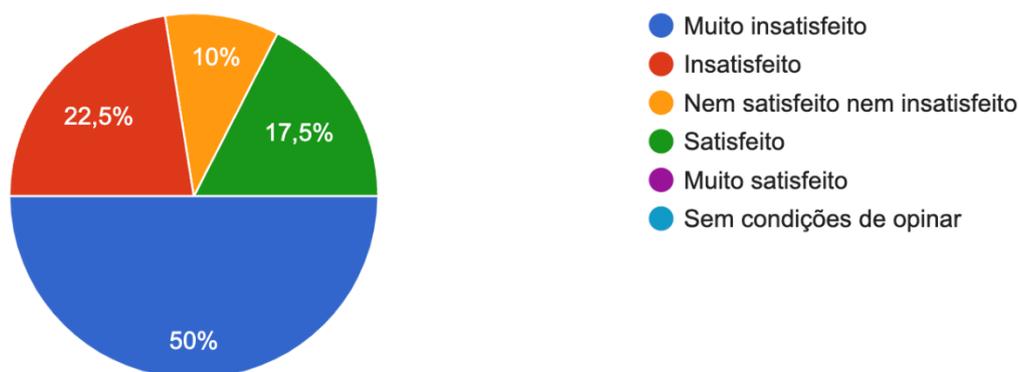
Gráfico 40 – Satisfação com a disponibilidade de lugares para viajar sentado



Fonte: Elaborado pelo autor.

Quanto à **lotação dos ônibus**, 72,5% dos participantes indicaram que estes operam com excesso de passageiros, resultando em 50% expressando muita insatisfação e 22,5% insatisfação. Em oposição, 17,5% declararam satisfação e 10% mantiveram-se neutros. O Gráfico 41 consolida essas informações.

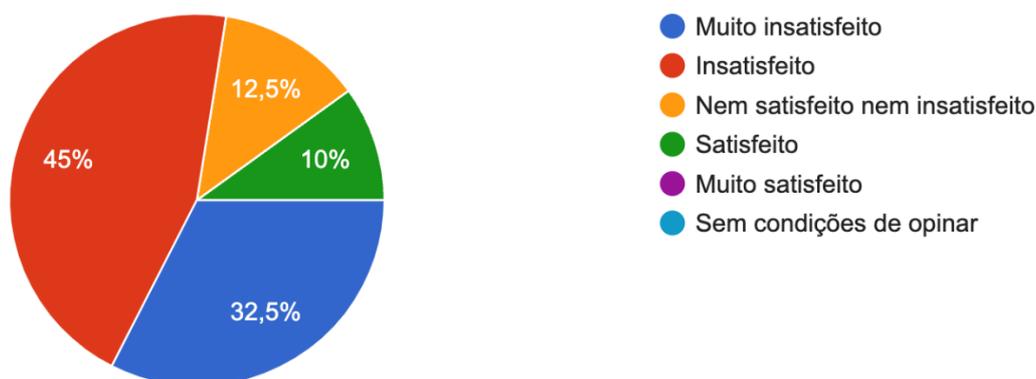
Gráfico 41 – Satisfação com a lotação dos ônibus



Fonte: Elaborado pelo autor.

Em relação ao **conforto dos ônibus**, os dados refletem preocupações similares às da superlotação, com 77,5% dos entrevistados insatisfeitos ou muito insatisfeitos, Apenas 10% relataram satisfação, enquanto 12,5% mantiveram uma perspectiva neutra. O Gráfico 42 detalha essas percepções sobre o conforto no transporte público.

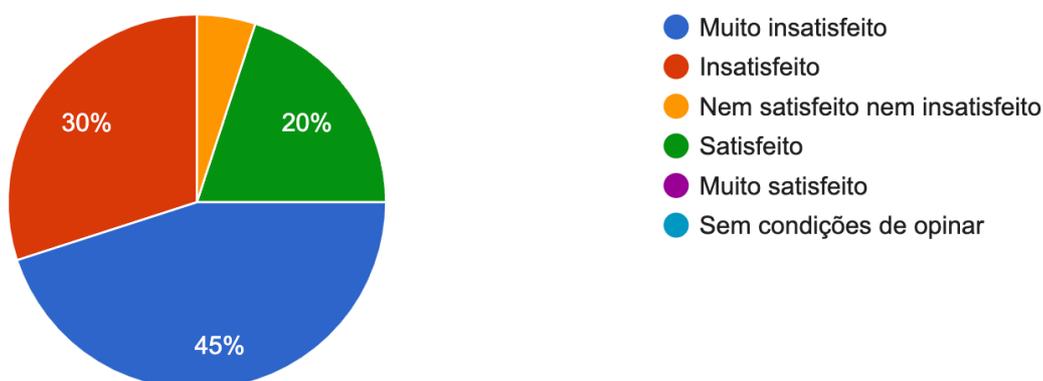
Gráfico 42 – Satisfação com o conforto dos ônibus



Fonte: Elaborado pelo autor.

Quanto ao **ruído interno**, os ônibus foram descritos como excessivamente barulhentos pela maioria dos entrevistados, com 45% expressando muita insatisfação e 30% insatisfação, somando 75% de respostas desfavoráveis. Em oposição, 20% dos participantes consideraram os níveis de ruído toleráveis e se mostraram satisfeitos, e 5% se posicionaram de maneira neutra. Os resultados são especificados no Gráfico 43.

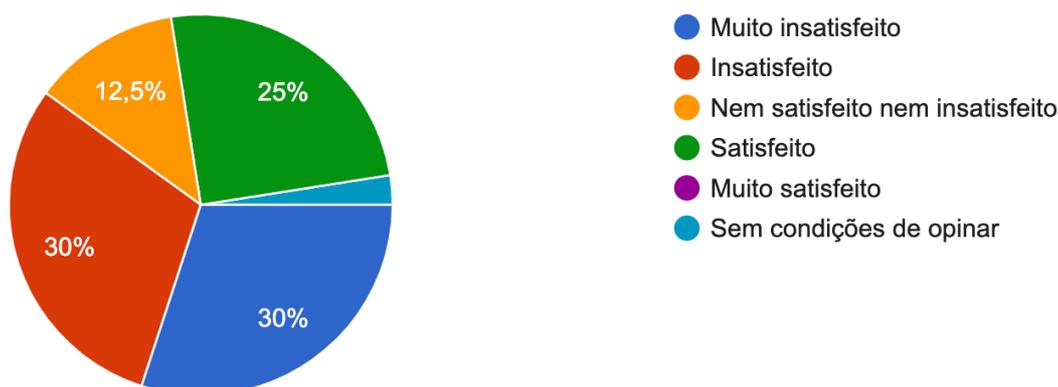
Gráfico 43 – Satisfação com o nível de ruído interno dos ônibus



Fonte: Elaborado pelo autor.

Avaliando a satisfação com a **vibração interna dos ônibus**, constatou-se que 30% dos entrevistados expressaram insatisfação e uma igual proporção declarou muita insatisfação. Em contraste, 25% se disseram satisfeitos com este aspecto, enquanto 12,5% apresentaram uma percepção neutra. Aproximadamente 2,5% preferiram não expressar opinião. Os detalhes dessas respostas são apresentados no Gráfico 44.

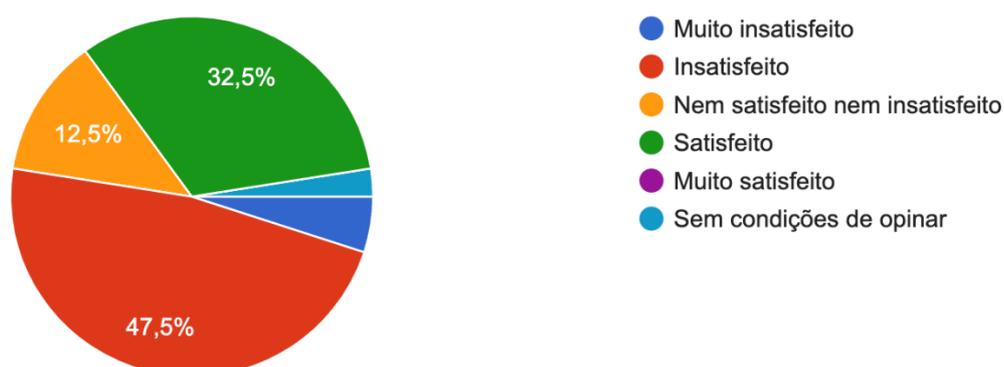
Gráfico 44 – Satisfação com o nível de vibração interna dos ônibus



Fonte: Elaborado pelo autor.

Em relação à **disponibilidade de informações sobre o transporte nos ônibus**, 47,5% dos entrevistados manifestaram insatisfação com o material informativo fornecido, enquanto 5% estão muito insatisfeitos com a qualidade dessas informações. Em contraste, 32,5% acham que as informações fornecidas atualmente, limitadas aos letreiros dos ônibus, são adequadas e expressaram satisfação. Uma parcela de 12,5% apresentou uma perspectiva neutra, não se inclinando nem para satisfação nem para insatisfação, e 2,5% abstiveram-se de dar opinião. Os resultados deste levantamento são apresentados no Gráfico 45.

Gráfico 45 – Satisfação com as informações nos ônibus

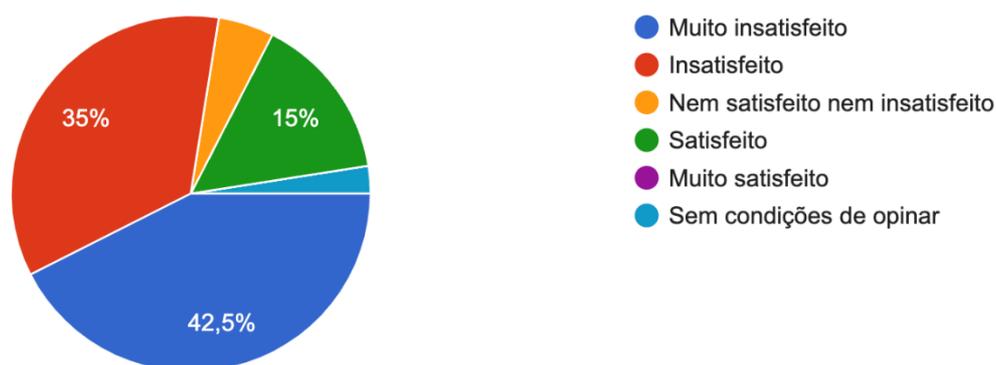


Fonte: Elaborado pelo autor.

Em relação à **segurança dentro dos ônibus, contra roubos, furtos e agressões**, 42,5% dos entrevistados expressaram muita insatisfação e 35% insatisfação. Isso indica que 77,5% dos usuários sentem-se inseguros durante a viagem, com relatos de experiências ou testemunhos de assaltos. Por outro lado,

15% estão satisfeitos com as medidas e segurança implementadas, 5% mantiveram uma postura neutra e 2,5% preferiram não expressar opinião. O Gráfico 46 detalha as percepções dos entrevistados a respeito da segurança nos ônibus.

Gráfico 46 – Satisfação com a segurança dentro do ônibus



Fonte: Elaborado pelo autor.

#### 4.3.5.7 Informação e atendimento ao cliente

Esta seção dedica-se à satisfação dos usuários com o serviço de atendimento ao cliente e a eficácia dos mecanismos de informação sobre o transporte público. Foi analisado como os usuários buscam informações, a facilidade de acesso a elas e, igualmente importante, a qualidade do atendimento prestado. Isso inclui a avaliação da conduta dos motoristas, cobradores e demais funcionários, assim como a da central de atendimento, principalmente no que diz respeito à cordialidade, com um foco especial na atenção dada às pessoas com deficiência.

Em relação aos **métodos empregados para acessar informações sobre o transporte público**, constatou-se que o aplicativo Cittamobi é o mais utilizado, citado por 40% dos entrevistados. Nota-se que 22,5% dos participantes recorrem a central de atendimento e 20% ao site da prefeitura para esclarecimentos. Além disso, 12,5% dos usuários já estão familiarizados com suas rotas e horários habituais, dispensando a busca por informações adicionais. As preferências detalhadas dos entrevistados quanto aos recursos informativos são exibidas na Tabela 32.

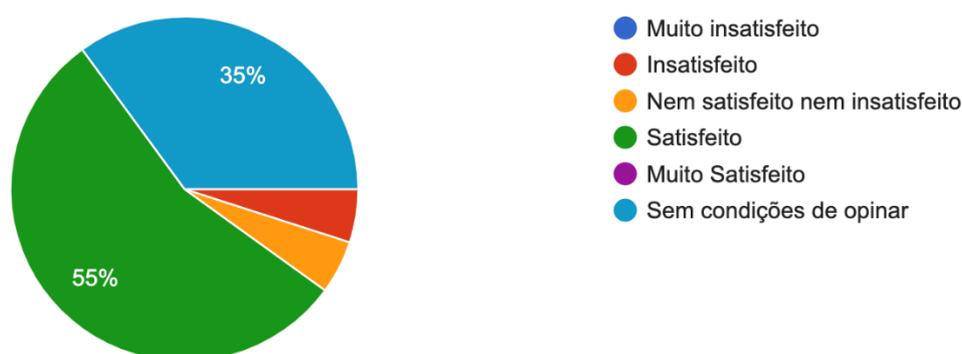
Tabela 32 – Meios para obter informações sobre o transporte público

Meios consulta	Quant.	Percentual
Aplicativo Cittamobi	16	40,00%
Central de atendimento	9	22,50%
Movit	5	12,50%
Outras pessoas	2	5,00%
Site da prefeitura	8	20,00%
Funcionários/fiscais	4	10,00%
Google maps/applemaps/bing	4	10,00%
Não preciso de informações	5	12,50%
Não sei onde encontrar informações	1	2,50%
Site do operador	1	2,50%
<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>-</b>

Fonte: Elaborada pelo autor.

Em relação à **facilidade de acesso e compreensão das informações sobre o transporte público disponíveis no site, aplicativos ou central de atendimento**, 55% dos participantes expressaram satisfação. Houve uma neutralidade de 5% que não se posicionaram como satisfeitos ou insatisfeitos. Contrariamente, uma minoria de 5% expressou insatisfação com esses recursos informativos. Importante destacar que 35% dos entrevistados não utilizam esses canais para informação, razão pela qual não opinaram. O Gráfico 47 apresenta a distribuição dessas perspectivas.

Gráfico 47 – Facilidade de acessar e entender as informações no site, aplicativos e central de atendimento

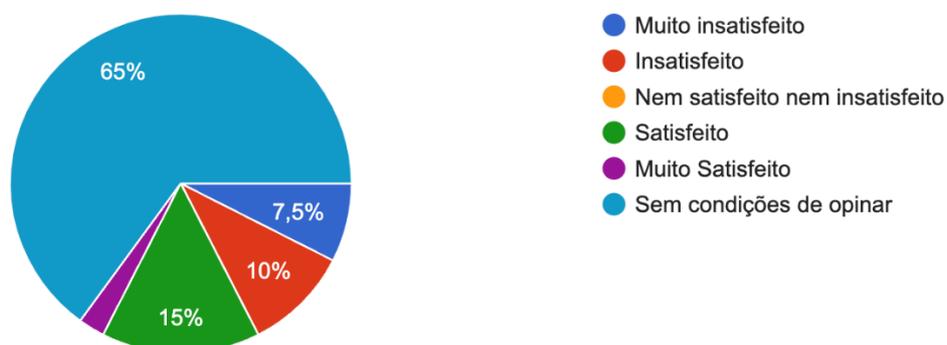


Fonte: Elaborado pelo autor.

Na avaliação do **serviço prestado pela central de atendimento**, uma significativa maioria de 65% dos entrevistados não pôde expressar uma opinião. Entre os que participaram, 15% manifestaram satisfação, enquanto 10% indicaram insatisfação e 7,5% relataram estar muito insatisfeitos com o serviço.

Apenas 2,5% expressaram satisfação elevada. Essas informações estão representadas no Gráfico 48.

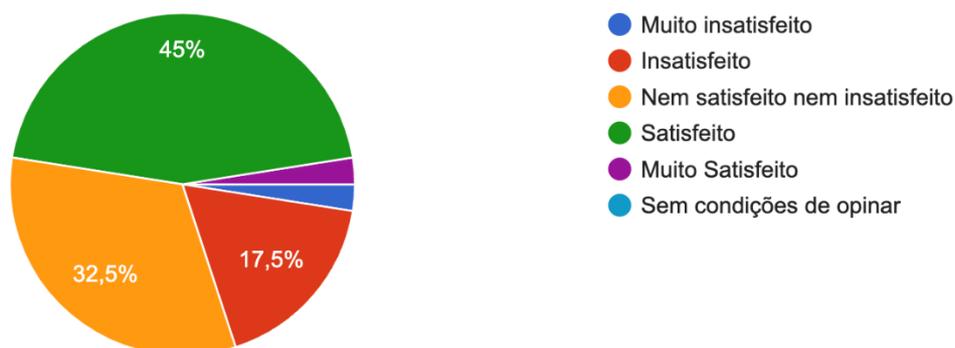
Gráfico 48 – Qualidade do serviço da central de atendimento



Fonte: Elaborado pelo autor.

No que tange ao **tratamento respeitoso e cordial dispensado pelos motoristas e/ou cobradores**, 45% dos entrevistados manifestaram-se satisfeitos com o atendimento recebido. Um contingente considerável de 32,5% apresentou uma visão neutra, não se inclinndo para satisfação ou insatisfação. Há uma parcela de 17,5% que expressou insatisfação com o atendimento, enquanto um grupo menor, de 2,5% indicou elevada satisfação. Por outro lado, 2,5% reportaram muita insatisfação. Os detalhes dessas percepções são evidenciados no Gráfico 49.

Gráfico 49 – Satisfação com o respeito dos motoristas e/ou cobradores

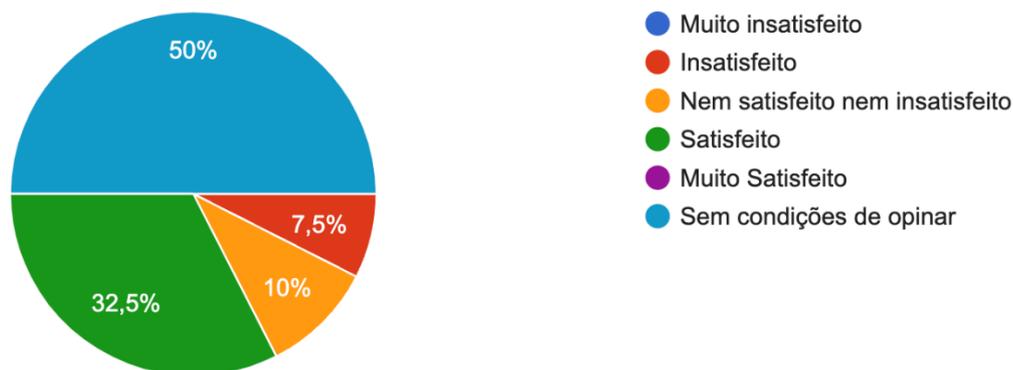


Fonte: Elaborado pelo autor.

Quanto à satisfação com o **respeito e cordialidade de outros funcionários**, 50% dos entrevistados não interagiram suficientemente para formar opinião. Entre os que puderam avaliar, 32,5% expressaram satisfação

com o tratamento recebido. Por outro lado, uma minoria de 7,5% demonstrou insatisfação e 10% adotaram uma postura neutra a respeito do atendimento. Os detalhes dessas respostas são apresentados no Gráfico 50.

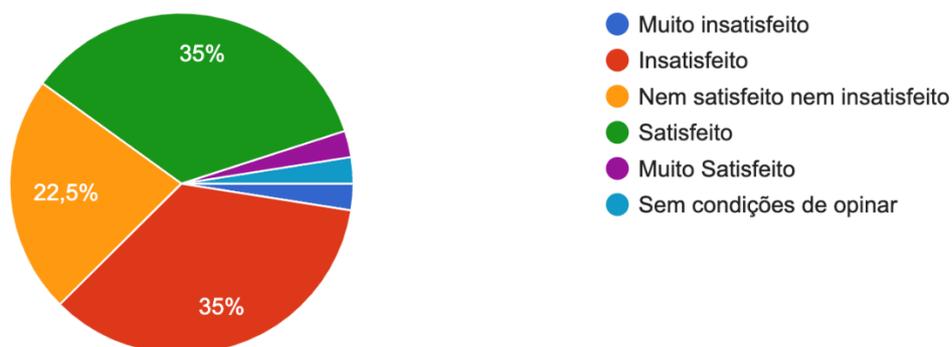
Gráfico 50 – Satisfação com o respeito dos demais funcionários



Fonte: Elaborado pelo autor.

Na análise aprofundada do atendimento prestado pelos colaboradores do transporte público, os entrevistados foram questionados sobre a **dedicação destes funcionários em prestar um serviço de qualidade**. Os resultados mostraram um equilíbrio, com 35% dos entrevistados indicando satisfação e um contingente equivalente manifestando insatisfação. Outros 22,5% se posicionaram de forma neutra, enquanto uma minoria de 2,5% expressou muita satisfação e os mesmos 2,5% relataram muita insatisfação. Os detalhes dessas impressões estão compilados no Gráfico 51.

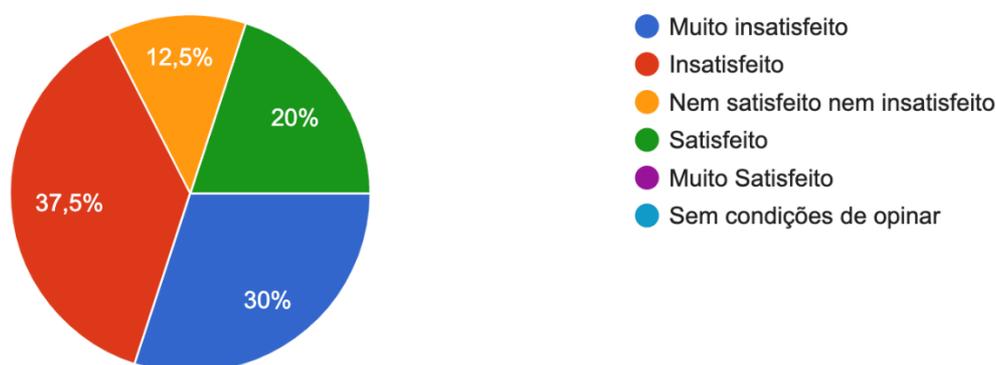
Gráfico 51 – Satisfação quanto a preocupação dos funcionários em atender bem os clientes



Fonte: Elaborado pelo autor.

Em relação ao **preparo dos funcionários para interagir com pessoas com deficiência**, constatou-se que 67,5% dos entrevistados acreditam na falta de capacitação adequada, revelando-se insatisfeitos ou muitos insatisfeitos. Em contraste, 20% mostraram-se contentes com o atendimento prestado, enquanto 12,5% adotaram uma postura neutra, sem inclinação para satisfação ou insatisfação. Estas observações estão discriminadas no Gráfico 52.

Gráfico 52 – Satisfação quanto a preocupação dos funcionários em atender pessoas com deficiência



Fonte: Elaborado pelo autor.

#### 4.3.5.8 Síntese dos resultados da pesquisa de satisfação do transporte público coletivo

A insatisfação das pessoas com deficiência em relação ao transporte público, conforme apontada nos resultados da avaliação dos serviços, destaca desafios significativos que podem ser analisados sob a perspectiva da abordagem das capacidades, desenvolvida por Amartya Sen (1993) e Martha Nussbaum (2003). Esta teoria enfatiza a importância de fornecer aos indivíduos as ferramentas necessárias para realizar suas potencialidades e viver vidas que valorizem.

As condições inadequadas das calçadas e a dificuldade de acesso aos pontos de ônibus, por exemplo, ressaltam uma falha significativa na promoção de um ambiente que permita às pessoas com deficiência se moverem livremente e sem obstáculos, limitando assim suas capacidades de participar plenamente na sociedade. A crise do espaço público é um desafio central na governança das cidades contemporâneas. Por um lado, a urbanização informal deu origem a

assentamentos desprovidos de serviços públicos e acessibilidade, limitando a participação de grupos marginalizados na sociedade (Echeverri; Orsini, 2010) e, por outro, o urbanismo neoliberal não conseguiu fornecer infraestrutura e transporte acessíveis (Brenner, 2016). A falta de um planejamento urbano eficaz resulta na criação de barreiras físicas que dificultam a mobilidade e a integração desses grupos.

Portas (1998) defende que os projetos de infraestrutura devem incorporar princípios de equidade, atendendo às necessidades de todos os cidadãos. Ao combinar essas abordagens, é possível enfrentar a crise do espaço público, estabelecendo ambientes urbanos mais funcionais e inclusivos que representem os valores de justiça e participação social.

A disponibilidade de informações claras e acessíveis sobre a localização dos pontos de ônibus, avaliada negativamente por 87,5% dos entrevistados, demonstra que a falta de informações é uma grande barreira. Nussbaum enfatiza que a informação é um recurso vital que suporta as capacidades humanas de planejamento e execução de atividades cotidianas. A ausência de informação adequada pode limitar a autonomia e a liberdade das pessoas com deficiência.

Além disso, o conforto, a lotação e a frequência dos ônibus foram citados negativamente pelos participantes da pesquisa. A questão do conforto nos transportes está diretamente ligada à capacidade dos indivíduos de utilizarem esses serviços de maneira digna e satisfatória, como preconiza a abordagem das capacidades de Sem (1993) e Nussbaum (2003). A frequência inadequada impacta diretamente o acesso à cidade dos indivíduos, limitando-os de participar efetivamente e exercerem sua cidadania.

Outro item fortemente destacado pelos entrevistados foi o ruído excessivo dos ônibus, que representa um elemento que dificulta o uso do transporte público, especialmente para aqueles com sensibilidade aumentada ao ruído. Isso contraria o conceito de "cidade para todos", que fundamenta o direito à cidade e ressalta a importância de um ambiente urbano acessível e habitável.

Em resumo, os principais resultados das questões relacionadas à satisfação com o transporte público pelas pessoas com deficiência entrevistadas evidenciam um descontentamento significativo em relação ao transporte público em Porto Alegre. As condições das calçadas, a falta de informações nas paradas de ônibus, o conforto, a lotação, a frequência, a segurança, a ventilação e

temperatura, o ruído e o preparo dos profissionais para lidar com pessoas com deficiência foram os itens com maior representatividade de pessoas que avaliaram estar insatisfeitas ou muito insatisfeitas com o transporte público.

Esses fatores demonstram o quanto o transporte público pode ser uma barreira que limita a mobilidade e a participação social dessas pessoas. Para melhorar a situação, é essencial adotar uma abordagem que valorize a equidade e a inclusão, fornecendo um ambiente urbano que permita a todos os cidadãos usufruírem plenamente de seus direitos.

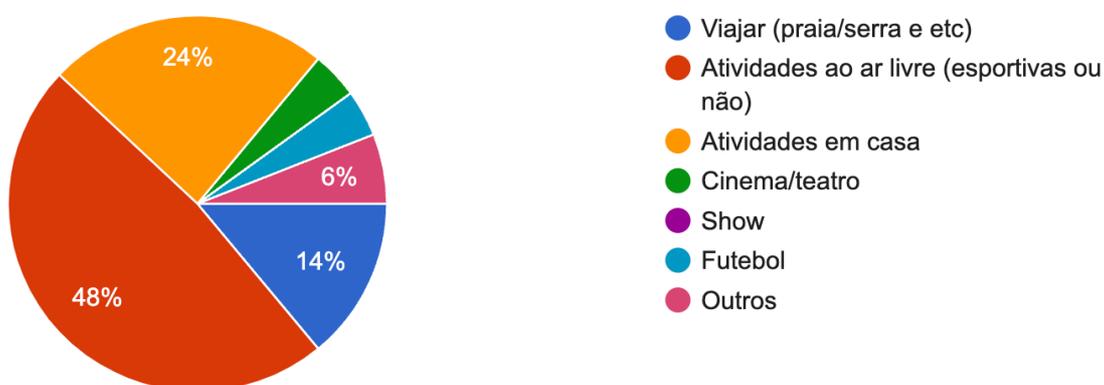
#### 4.3.6 Opiniões de aspectos da vida e bem-estar pessoal associados à mobilidade urbana

A seguir são abordadas as opiniões dos entrevistados em relação ao lazer, barreiras de ir e vir e condições de mobilidade urbana.

##### 4.3.6.1 Lazer

Convidados a compartilhar **suas experiências de lazer favoritas**, a maioria dos respondentes da pesquisa expressou preferência por atividades ao ar livre, seja de caráter esportivo ou outro. Enquanto isso, 24% optaram por atividades em seus lares e 14% demonstraram gosto especial por viagens. Assistir jogos de futebol, além de frequentar cinema e teatro, foi mencionado por 4% dos participantes, cada categoria, e 6% indicaram outros interesses diversos. As preferências estão detalhadas no Gráfico 53.

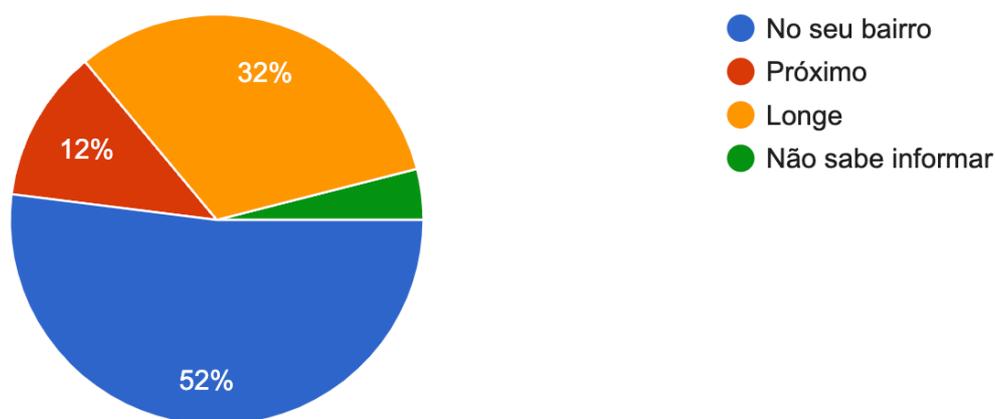
Gráfico 53 – Lazer preferido dos entrevistados



Fonte: Elaborado pelo autor.

Ao serem questionados sobre a **disponibilidade de locais de lazer em suas redondezas**, 52% dos respondentes indicaram ter opções de lazer em seus próprios bairros. Uma parcela de 12% mencionou a existência de alternativas de lazer nas proximidades, enquanto 32% afirmaram que as áreas destinadas a lazer são distantes das suas residências. Uma minoria de 4% não conseguiu fornecer uma resposta concreta a respeito da disponibilidade de locais de lazer. Os detalhes destas respostas são ilustrados no Gráfico 54.

Gráfico 54 – Opções de lazer no bairro, próximo ou longe da residência dos entrevistados



Fonte: Elaborado pelo autor.

No que se refere aos participantes que percebem as **opções de lazer como distantes de suas residências**, 63% vivem em áreas periféricas da cidade, e metade destes indivíduos possui uma renda familiar de 1 e 2 salários mínimos. Adicionalmente, 31% destes moram em regiões semi-centrais, e somente uma pessoa reside na área central, mais precisamente no bairro Floresta. Este caso particular parece ser reflexo do desconhecimento das opções de lazer disponíveis nas proximidades. A Tabela 33 oferece uma análise aprofundada, cruzando a percepção da distância com a localização da residência dos entrevistados e renda familiar.

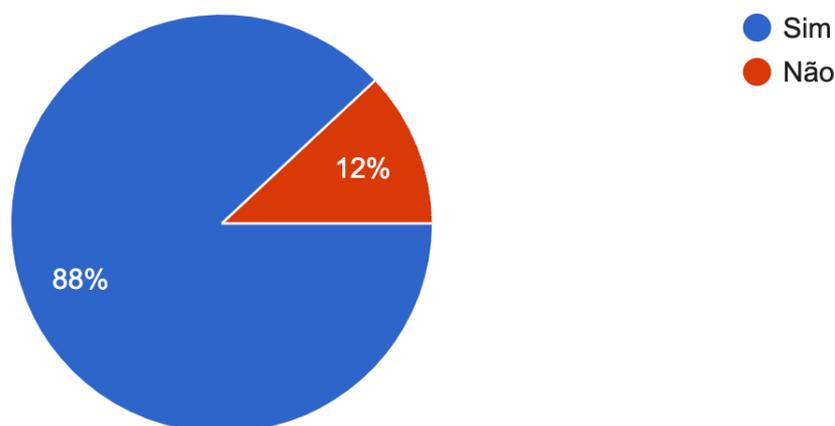
Tabela 33 – Moradia longe de opções de lazer, local da residência e renda

Moradia - opção de lazer - renda	Quant.	Percentual
<b>Distante - Longe - Entre 1 e 2 salários</b>	<b>8</b>	<b>50%</b>
Distante - Longe - Entre 3 e 5 salários	2	13%
Semi central - Longe - Entre 1 e 2 salários	2	13%
Semi central - Longe - Entre 3 e 5 salários	2	13%
Semi central - Longe - Mais que 5 salários	1	6%
Central - Longe - Entre 1 e 2 salários	1	6%
<b>Total</b>	<b>16</b>	-

Fonte: Elaborada pelo autor.

Ao serem indagados sobre seu **conhecimento a respeito dos pontos turísticos de Porto Alegre**, 88% dos entrevistados afirmaram conhecer tais locais, enquanto 12% declararam não ter conhecimento sobre eles. Entre os que afirmaram conhecer, foram mencionados 28 pontos de interesse na cidade, destacando-se a Orla do Guaíba, referida em 80% das respostas, a Redenção, em 76%, e o Mercado Público, em 51%. Aqueles que expressaram não conhecer os pontos turísticos apontaram obstáculos como a distância, o cansaço e o desconforto das crianças durante os passeios como principais dificuldades. Os dados coletados estão discriminados no Gráfico 55 e Tabela 34, oferecendo uma visão detalhada das respostas dos participantes.

Gráfico 55 – Conhecimento dos pontos turísticos da cidade pelos entrevistados



Fonte: Elaborado pelo autor.

Tabela 34 – Locais de lazer frequentados pelos participantes

Local de lazer	Quant.	Percentual
Orla do Guaíba	36	80%
Redenção	34	76%
Mercado Público	23	51%
Shoppings	14	31%
Gasômetro	8	18%
Centro Histórico	5	11%
Orla de Ipanema	5	11%
Pontal	5	11%
Beira-rio	4	9%
Theatro São Pedro	4	9%
Parcão (Goethe)	3	7%
Cais Embarcadero	3	7%
Parque Marinha	3	7%
Aeroporto	2	4%
Arena do Grêmio	2	4%
Parque Gabriel Knijnik	2	4%
Fundação Iberê	2	4%
Parque Germânia	2	4%
Santuário Mãe de Deus	2	4%
Catamarã	2	4%
Laçador	1	2%
Assembleia Legislativa	1	2%
Casa de Cultura Mario Quintana	1	2%
Bondes de Porto Alegre	1	2%
Ônibus de turismo	1	2%
Cisne Branco	1	2%
Parque Saint'Hilaire	1	2%
<b>Total</b>	<b>45</b>	<b>-</b>

Fonte: Elaborada pelo autor.

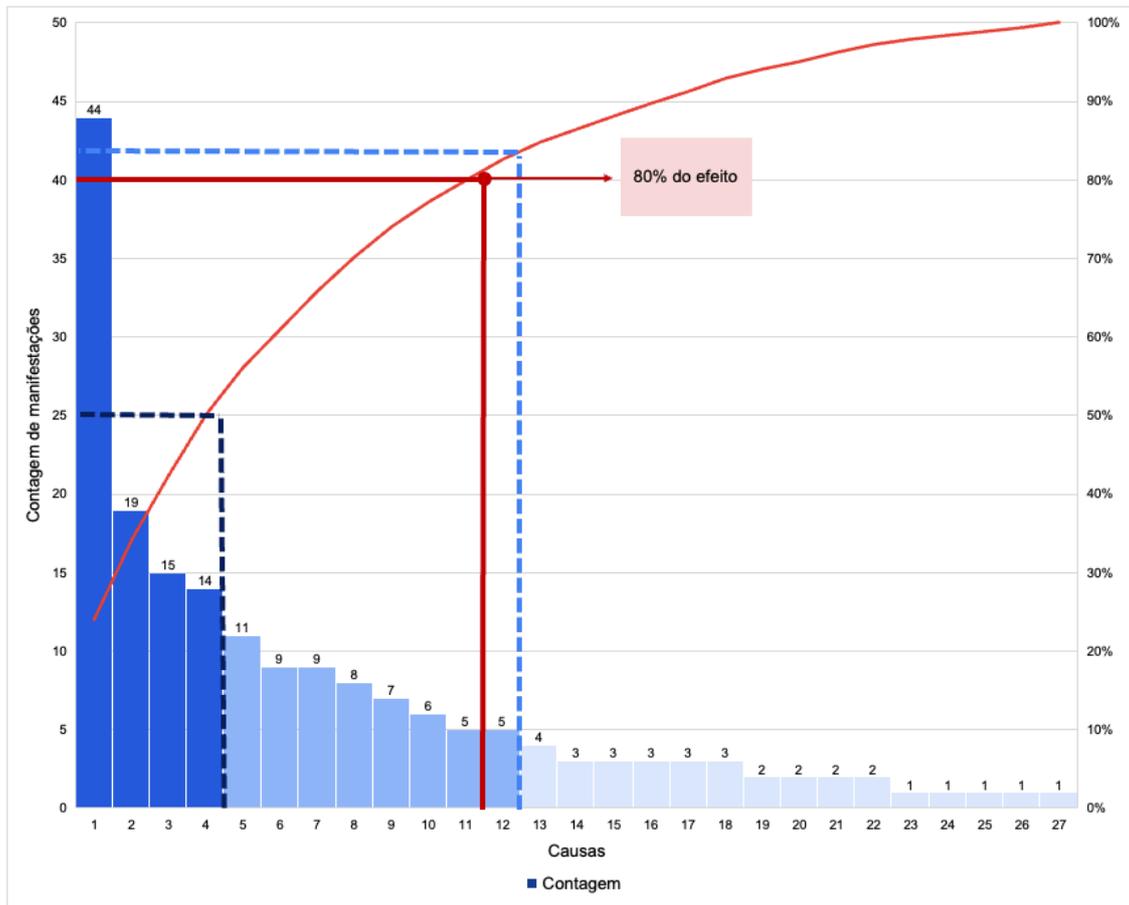
Embora a maioria dos entrevistados conheça pontos turísticos de Porto Alegre, notou-se que a visita a esses lugares não é uma atividade rotineira. As visitas ocorrem esporadicamente, muitas vezes como parte de atividades organizadas pelas instituições de saúde e educação às quais estão vinculados.

#### 4.3.6.2 Barreiras que tornam o ir e vir das pessoas com deficiência difícil

Os entrevistados identificaram **28 fatores que impedem a mobilidade das pessoas com deficiência**. Entre esses, destacam-se as questões relacionadas ao transporte público, segurança viária, mobiliário urbano, disponibilidade de informação, políticas públicas e a empatia tanto de quem fornece quanto de quem utiliza o serviço. Quase todos os participantes apontaram a má condição das calçadas como o obstáculo mais comum. O Gráfico 56 ilustra a frequência com que cada tema foi abordado nas entrevistas,

segundo o método de análise de Pareto. O Quadro 8 detalha as barreiras mencionadas e seus respectivos níveis de concentração.

Gráfico 56 – Gráfico de Pareto das principais barreiras na mobilidade para pessoas com deficiência



Fonte: Elaborado pelo autor.

Quadro 8 – Barreiras na mobilidade urbana para pessoas com deficiência

Causa	Barreiras (Tópico - Aspectos)	Concentração
1	Calçadas - Condições das calçadas	Forte
2	Transporte Público - Acessibilidade	Forte
3	Transporte Público - Atendimento ao cliente	Forte
4	Empatia - Respeito	Forte
5	Transporte Público - Oferta/tempo de espera	Média
6	Acesso ao transporte - Facilidade de acesso	Média
7	Mobiliário Urbano - Acessibilidade	Média
8	Transporte Público - Manutenção dos ônibus	Média
9	Empatia - Ajuda das outras pessoas	Média
10	Transporte Público - Qualidade do serviço	Média
11	Transporte Público - Rede de transporte	Média
12	Transporte Público - Lotação	Média
13	Transporte Público - Conforto	Fraca
14	Segurança - Sensação de segurança	Fraca
15	Transporte Público - tempo de viagem	Fraca
16	Empatia - Inclusão	Fraca
17	Políticas públicas - Cidade acessível	Fraca
18	Políticas públicas - Fiscalizar	Fraca
19	Transporte Público - Embarque e desembarque	Fraca
20	Transporte Público - Pontualidade	Fraca
21	Informação - Nas paradas de ônibus	Fraca
22	Empatia - Preparo para lidar com deficientes	Fraca
23	Segurança viária - Travessia e semáforos	Fraca
24	Mobiliário Urbano - Iluminação	Fraca
25	Mobiliário Urbano - Estado de conservação	Fraca
26	Informação - Nos ônibus	Fraca
27	Informação - Site, App e central	Fraca

Fonte: Elaborado pelo autor.

O gráfico de Pareto revela que uma pequena quantidade de causas representa a maioria das dificuldades enfrentadas. A principal causa, relacionada às condições causadoras, soma 44 manifestações, representando 24% do total. As quatro principais causas totalizam 92 manifestações, representando aproximadamente 50% do total, indicando uma forte concentração. As causas intermediárias, da quinta à décima segunda, somam mais 60 manifestações, elevando o percentual acumulado para 83%, caracterizando uma concentração média. As últimas causas, da décima terceira à vigésima sétima, contribuem com 32 manifestações, mostrando uma fraca concentração. Dessa forma, os resultados indicam uma **concentração intermediária, situada entre a forte e a média**, onde 40% das causas representam 80% das dificuldades enfrentadas pelas pessoas com deficiência.

Essas barreiras refletem aproximadamente a lei de Pareto, indicando que a maior parte dos desafios enfrentados se concentra em poucas categorias

críticas. Tais barreiras são reflexos da realidade mais ampla discutida por Henri Lefebvre (2001), que destaca o direito à cidade como um aspecto fundamental para a inclusão plena dos cidadãos no contexto urbano. A abordagem do “Direito à Cidade”, conforme destacada por Henri Lefebvre (2001) e discutida por pensadores como Marcuse (2012) e Harvey (2014), salienta a necessidade de acessibilidade urbana que favoreça o pleno exercício da cidadania. A literatura enfatiza que acessos equitativos são essenciais para a inclusão social, permitindo que as pessoas com deficiência participem de atividades sociais, culturais, políticas e econômicas. Um dos participantes ressaltou a dificuldade na infraestrutura cotidiana:

*“As calçadas são horríveis. Às vezes, é necessário andar pela rua, pois faltam rampas de acesso; encontram-se grama alta, pedras, brita e obstáculos colocados por moradores, como materiais de construção”* (Acompanhante de pessoa com deficiência entrevistada).

Essa fala ecoa o desafio encontrado nas calçadas da cidade, que são muitas vezes intransitáveis para aqueles que utilizam cadeiras de rodas ou possuem outras limitações de mobilidade. A “Abordagem das Capacidades”. Proposta por Amartya Sen e Martha Nussbaum, argumenta que o bem-estar deve ser medido pela capacidade de uma pessoa de realizar ações valiosas para a sua vida, e não apenas pelo crescimento econômico ou renda. O bem-estar está, portanto, intrinsecamente ligado à capacidade de acesso e mobilidade urbana.

Um segundo entrevistado complementou com sua experiência pessoal:

*“Para ir ao posto de saúde, preciso caminhar pela rua, pois as calçadas têm buracos, galhos e terra, tornando impossível o uso de cadeira de rodas”* (Acompanhante de pessoa com deficiência entrevistada).

Essa realidade destaca a necessidade de melhorias na manutenção e na acessibilidade das calçadas, conforme também indicado pelas políticas públicas e legislação pertinentes à acessibilidade e inclusão.

Um terceiro relato descreve o impacto emocional das barreiras urbanas:

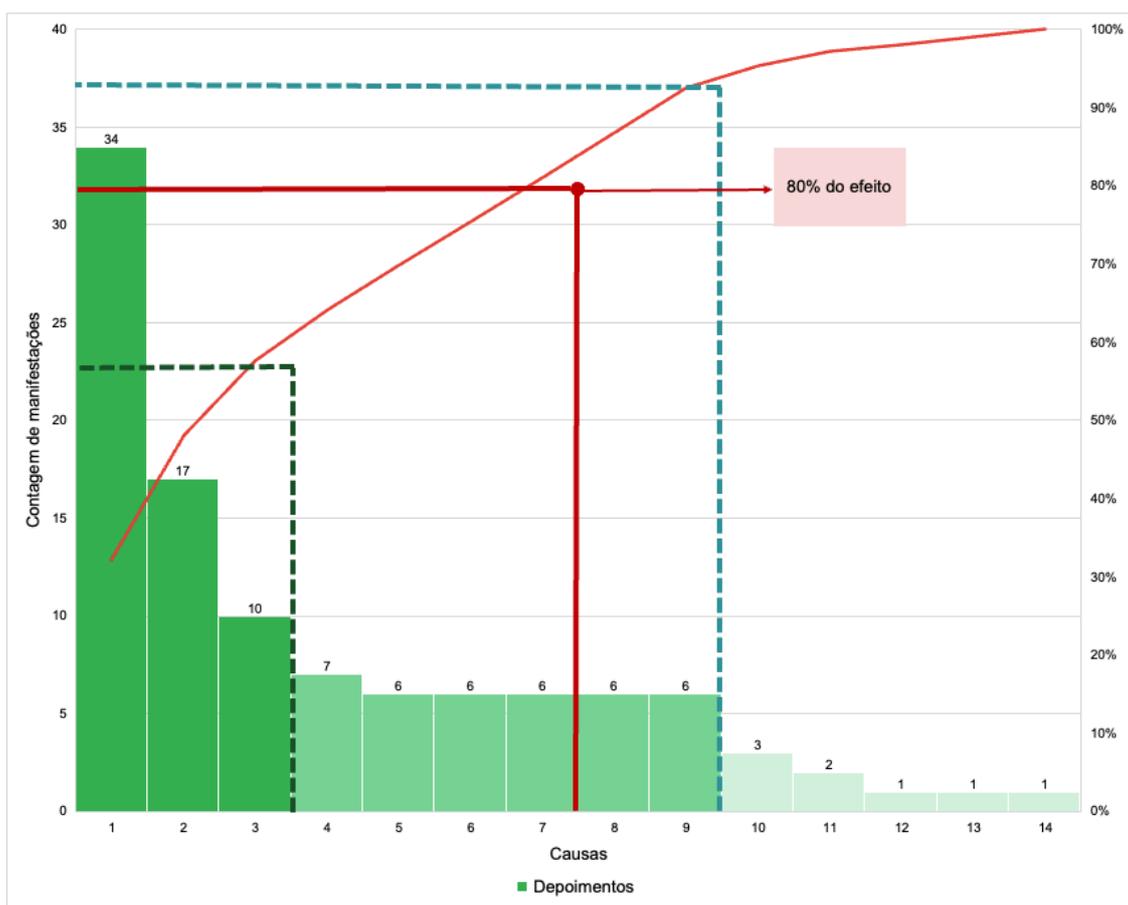
*“Quanto às calçadas, são buracos por todo lado. Você pisa em um buraco e se machuca. Em dia de chuva, então, nem se fala: você desce do ônibus e pisa em uma poça d’água. Para a pessoa sem deficiência já é difícil, imagine para a pessoa com deficiência. Ela sofre, e para a mãe também é doloroso vê-la passando por dificuldades”* (Acompanhante de pessoa com deficiência entrevistada).

Por meio dos relatos dos entrevistados, torna-se evidente que políticas públicas robustas e uma legislação efetiva são necessárias para assegurar o direito à mobilidade urbana. O transporte público deve ser acessível e confiável, para permitir que as pessoas com deficiência exerçam sua cidadania e contribuam para a vida urbana.

#### 4.3.6.3 Condições de mobilidade urbana e impacto na qualidade de vida, autonomia e independência das pessoas com deficiência

Na abordagem sobre o **impacto das condições de mobilidade urbana na qualidade de vida, autonomia e independência**, os entrevistados ressaltaram **14 dificuldades**. Entre elas, destaca-se a limitação para desfrutar a cidade devido à carência de acessibilidade e aos obstáculos encontrados no deslocamento. Além disso, foi mencionada a falta de independência, o estresse, a depressão e a ansiedade gerados pela inadequação da infraestrutura urbana, que não atende às necessidades das pessoas com deficiência. Ainda que a pergunta tenha abrangido um espectro mais amplo, alguns participantes enfatizaram, recorrentemente, problemas com o transporte público e a precariedade das calçadas. O Gráfico 57 apresenta a frequência com que cada uma dessas causas foi mencionada, empregando o método de Pareto para a representação dos dados. O Quadro 9 apresenta a relação de impactos mencionados e o nível de concentração dessas causas.

Gráfico 57 – Gráfico de Pareto do impacto da mobilidade urbana na qualidade de vida, autonomia e independência das PCDs



Fonte: Elaborado pelo autor.

Quadro 9 – Impactos da mobilidade urbana na qualidade de vida, autonomia e independência das pessoas com deficiência

Causa	Impacto (Tópico e Aspectos)	Concentração
1	Bem-estar e direito à cidade - Desfrutar a cidade	Forte
2	Acessibilidade - Transporte público	Forte
3	Acessibilidade - Geral cidade	Forte
4	Bem-estar e direito à cidade - Independência	Média
5	Bem-estar e direito à cidade - Depressão/Estresse/Ansiedade	Média
6	Acessibilidade - Calçadas	Média
7	Inclusão Social - Empatia	Média
8	Inclusão Social - Respeito	Média
9	Participação em atividades cotidianas	Média
10	Segurança - Sensação de segurança	Fraca
11	Bem-estar e direito à cidade - Dignidade	Fraca
12	Participação em atividades cotidianas - Compras	Fraca
13	Acessibilidade - Travessia	Fraca
14	Inclusão Social - Preparo para lidar com a PCD	Fraca

Fonte: Elaborado pelo autor.

Conforme pode ser observado no gráfico de Pareto, a principal causa obteve 34 manifestações, representando 32% do total, enquanto as três principais causas combinadas totalizam 61 manifestações, correspondendo a 58%, indicando uma forte concentração. As causas intermediárias, da quarta à nona, somam 37 manifestações, elevando o percentual acumulado para cerca de 92%, caracterizando uma concentração média. As últimas causas, da décima à décima quarta, contribuem com 8 manifestações, mostrando uma fraca concentração. De acordo com a avaliação, o gráfico apresenta uma **concentração média**, onde 50% das causas mencionadas representam 80% dos impactos que comprometem a qualidade, a autonomia e a independência dos participantes.

Ao explorar a **intersecção entre a mobilidade urbana e qualidade de vida para pessoas com deficiência**, os participantes da pesquisa em Porto Alegre destacaram a dificuldade de desfrutar da cidade devido a barreiras de acessibilidade, concordando com o que Lefebvre chama de “Direito à Cidade”. Este direito entende-se além do acesso físico, englobando a participação plena e igualitária na vida urbana.

A abordagem das capacidades, desenvolvidas por Amartya Sen (1993), ressalta a importância das liberdades reais que as pessoas têm para levar a vida que valorizam, além das posses materiais ou recursos financeiros. Sen (1993), salienta a capacidade real de realizar atividades valiosas e funcionamentos que são intrinsecamente valiosos para o indivíduo, como participar na comunidade ou ter a capacidade de se movimentar livremente.

Relacionado isso com os resultados obtidos nas entrevistas e com as respostas dos participantes, percebe-se uma consonância entre a teoria e a experiência vivida pelas pessoas com deficiência em Porto Alegre. As dificuldades enfrentadas pelos participantes na mobilidade, como a falta de acessibilidade das calçadas e do transporte público, impedem que essas pessoas vivam uma vida que valorizam, limitando severamente suas capacidades e funcionamentos. Isso reflete nas experiências compartilhadas pelos entrevistados, que relatam falta de qualidade de vida e a restrição do direito de ir e vir, ressaltando o estigma e a discriminação enfrentados.

Um dos entrevistados relata:

*“São impactos que nós não conseguimos calcular somente com os transtornos diários dessas pessoas. Pessoas podem ter transtornos que nós não conseguimos contabilizar. Mas pessoas podem ter depressão, ficarem trancadas em casa devido à cidade não garantir uma condição adequada para os deficientes saírem de casa. A cidade não dá dignidade para a pessoa usufruir da cidade”* (Acompanhante de pessoa com deficiência entrevistada).

Essa declaração alinha-se com a ideia de Sen (1993), de que a pobreza e bem-estar devem ser medidos além da renda e dos recursos, considerando a liberdade e as capacidades reais das pessoas.

Outro participante expressa:

*“Olha, impede muito a locomoção. O ir e vir não existe. As pessoas ficam reclusas dentro de casa sem acesso a nada. Muitas vezes ficam depressivas por isso e ficam pior do que já se sentem pela deficiência”* (Acompanhante de pessoa com deficiência entrevistada).

Esse relato ecoa o conceito de Sen sobre “funcionamentos” e “conjunto de capacidades”, indicando que, apesar dos recursos possíveis, como uma cadeira de rodas, a falta de infraestrutura adequada e acessível na cidade é uma barreira significativa que limita as capacidades das pessoas com deficiência.

Ao responder sobre o impacto na qualidade de vida, autonomia e independência um terceiro participante acrescenta:

*“Totalmente. Ela não tem qualidade de vida, não tem direito de ir e vir, e quando você não tem o direito de ir e vir, você está sendo lesado. Se as condições fossem melhores, ela poderia sair mais de casa. Às vezes não é o pai e a mãe que não querem sair com o seu filho; é a condição da cidade, o olhar das pessoas que te inibe de sair de casa”* (Acompanhante de pessoa com deficiência entrevistada).

Isso reforça o argumento de Sen de que as pessoas com deficiência podem enfrentar uma “deficiência de conversão”, onde há dificuldade de converter recursos ou renda em uma boa vida devido à infraestrutura inadequada e barreiras sociais. Assim indivíduos com deficiência são postos à margem de um viver social, privados do pleno exercício da vida cotidiana.

Martha Nussbaum, que também contribuiu significativamente para a abordagem das capacidades, oferece uma lista de capacidades centrais para uma vida digna, incluindo a saúde física, a integridade física e o controle sobre

o próprio ambiente. Os depoimentos dos entrevistados refletem diretamente a ausência dessas capacidades essenciais, devido às limitações impostas pela cidade.

#### 4.3.7 Aspirações e possibilidades

Nesta seção são abordadas iniciativas que poderiam ser promovidas pelo governo e pelas pessoas, preferências e uso do automóvel, assim como transporte especializado.

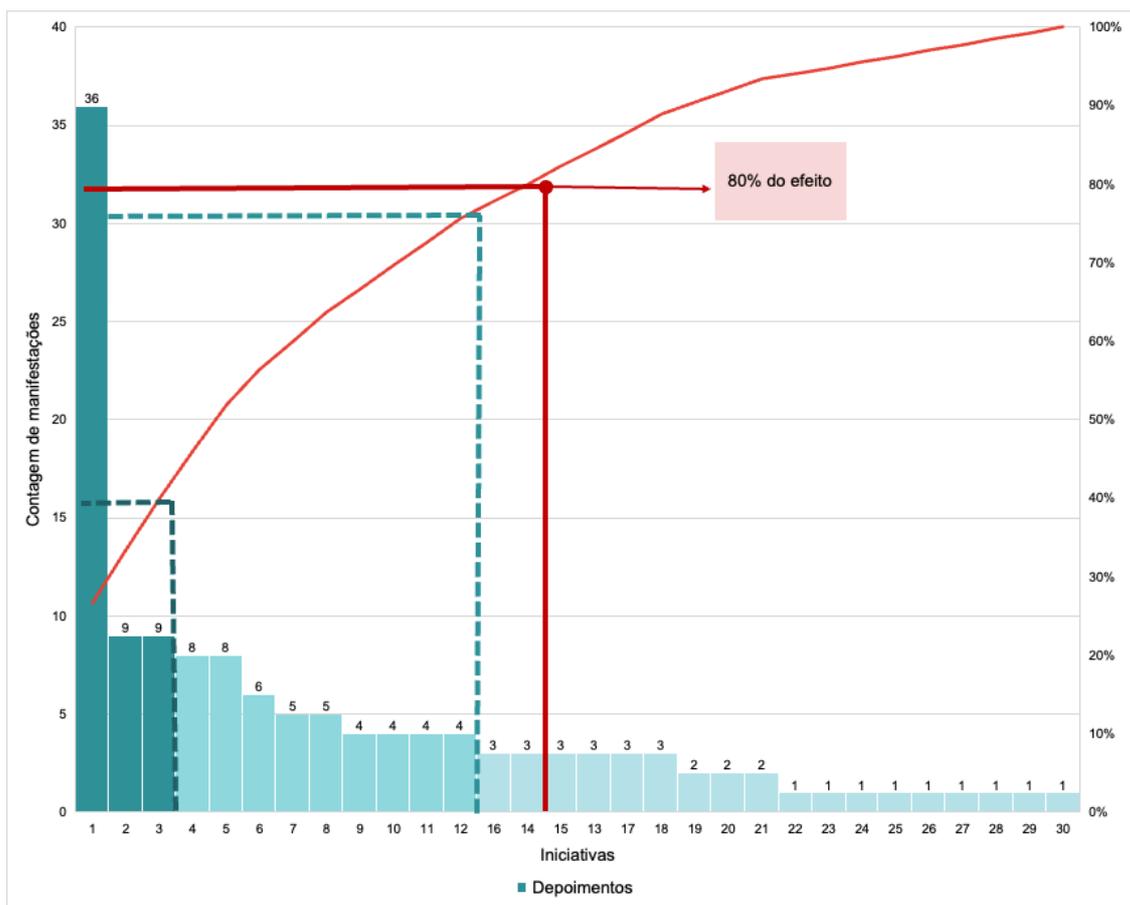
##### 4.3.7.1 Iniciativas que o governo poderia promover

Quando indagados sobre **quais ações governamentais poderiam facilitar a mobilidade das pessoas com deficiência**, os entrevistados propuseram uma variedade de iniciativas, **totalizando 30 itens**. Apesar de o estudo buscar enfatizar prioritariamente o serviço, as pessoas falam mais sobre o espaço. O item mais mencionado foi a necessidade de reforma das calçadas, bem como uma abordagem abrangente para aprimorar a acessibilidade na infraestrutura como um todo, incluindo comércios, instituições educacionais, centros de saúde e espaços de lazer. A melhoria da oferta e qualidade do transporte público também foi frequentemente citada como crucial.

As preocupações dos entrevistados quanto à mobilidade das pessoas com deficiência, especialmente a reforma das calçadas e a infraestrutura da cidade, refletem os problemas descritos por Jacobs (2011), que defende a importância das ruas e do espaço público diversificado para incentivar a interação e a participação social. Na visão de Jacobs, o planejamento urbano modernista e a falta de envolvimento comunitário resultam em espaços desumanizados, hostis à diversidade.

Na visão de Harvey (2014), a busca pelo lucro e a priorização de espaços privados prejudicam o investimento em infraestrutura pública, como calçadas e transporte acessível. A dificuldade de acesso identificada nas entrevistas reflete o impacto das políticas neoliberais. O Gráfico 58 ilustra a proporção de cada sugestão mencionada, utilizando o método de Pareto para representar visualmente os dados. Complementando essa análise, o Quadro 10 detalha as iniciativas e o nível de concentração de cada uma delas.

Gráfico 58 – Gráfico de Pareto das iniciativas que o governo poderia melhorar para as pessoas com deficiência



Fonte: Elaborado pelo autor.

Quadro 10 – Iniciativas que o governo poderia melhorar para as pessoas com deficiência

Iniciativa	Iniciativa que o governo poderia melhorar (Tópico e Aspectos)	Concentração
1	Calçadas - Condições das calçadas	Forte
2	Transporte Público - Oferta/tempo de espera	Forte
3	Políticas públicas - Cidade acessível	Forte
4	Transporte Público - Acessibilidade	Média
5	Transporte Público - Qualidade do serviço	Média
6	Mobiliário Urbano - Acessibilidade	Média
7	Transporte Público - Atendimento ao cliente	Média
8	Empatia - Inclusão	Média
9	Transporte Público - Manutenção dos ônibus	Média
10	Empatia - Preparo para lidar com deficientes	Média
11	Acessibilidade - Praças e parques	Média
12	Políticas públicas - Legislação	Média
13	Informação - Nas paradas de ônibus	Fraca
14	Acessibilidade - Escolas	Fraca
15	Inclusão - Integrar as PCDs	Fraca
16	Políticas públicas - Conhecimento do tema	Fraca
17	Políticas públicas - Iluminação	Fraca
18	Políticas públicas - Criar um transporte assistencial	Fraca
19	Segurança - Sensação de segurança	Fraca
20	Informação - Site, App e central	Fraca
21	Empatia - Respeito	Fraca
22	Segurança viária - Travessia e semáforos	Fraca
23	Transporte Público - Rede de transporte	Fraca
24	Transporte Público - Pontualidade	Fraca
25	Transporte Público - Conforto	Fraca
26	Transporte Público - Fiscalização	Fraca
27	Empatia - Ouvir as PCDs	Fraca
28	Políticas públicas - Fiscalizar	Fraca
29	Políticas públicas - Campanhas educativas	Fraca
30	Políticas públicas - Limpeza da cidade	Fraca

Fonte: Elaborado pelo autor.

O gráfico de Pareto revela que poucas causas representam a maioria das manifestações. A principal causa recebeu 36 manifestações, ou 27% das respostas, enquanto as três principais causas totalizam 54 manifestações, correspondendo a 40% do total, indicando uma forte concentração. As causas intermediárias, da quarta à décima segunda, somam 48 manifestações, elevando o percentual acumulado para 76%, caracterizando uma concentração média. As últimas causas, da décima terceira à trigésima, contribuem com 33 manifestações, mostrando uma fraca concentração. A curva de Pareto indica uma **concentração média** de problemas, onde 47% das iniciativas representam 80% das ações que o governo poderia promover para melhorar as condições de deslocamento das pessoas com deficiência na cidade.

O resumo dos resultados obtidos neste estudo, juntamente com os depoimentos dos entrevistados, expõe um quadro sobre a mobilidade e a acessibilidade para pessoas com deficiência em Porto Alegre agravado pelas deficiências nas políticas públicas e na infraestrutura urbana, que juntas formam barreiras significativas para a inclusão social.

Um participante do estudo exemplificou essas barreiras ao declarar:

*“Ter um transporte adequado para pessoas com deficiência. Por exemplo: o táxi acessível não tem um valor acessível. É cobrado o dobro do valor de um táxi sem acessibilidade. Calçadas precisam estar em melhor condição. Locais acessíveis como parques e praças com acessibilidade para cadeira de rodas. Muita coisa poderia ser modificada. Escolas não são acessíveis, crianças não são aceitas nas escolas por suas deficiências”* (Acompanhante de pessoa com deficiência entrevistada).

Outro entrevistado destacou a importância de políticas públicas inclusivas, dizendo:

*“Divulgar mais que os deficientes têm direito a passe livre. Dar mais visibilidade para as pessoas com deficiência. Melhorar as calçadas, colocar rampas acessíveis nas esquinas. Em Porto Alegre, se você andar em dez calçadas, somente duas têm rampa. Nossos governantes deveriam viver a experiência do deficiente para conhecer a realidade. No entorno do Cerepal, o acesso para cadeira de rodas não é bom e é uma instituição que atende pessoas com deficiência”* (Acompanhante de pessoa com deficiência entrevistada).

Os entrevistados sugeriram melhorias práticas que poderiam ser implementadas para resolver essas questões, como um entrevistado ressaltou:

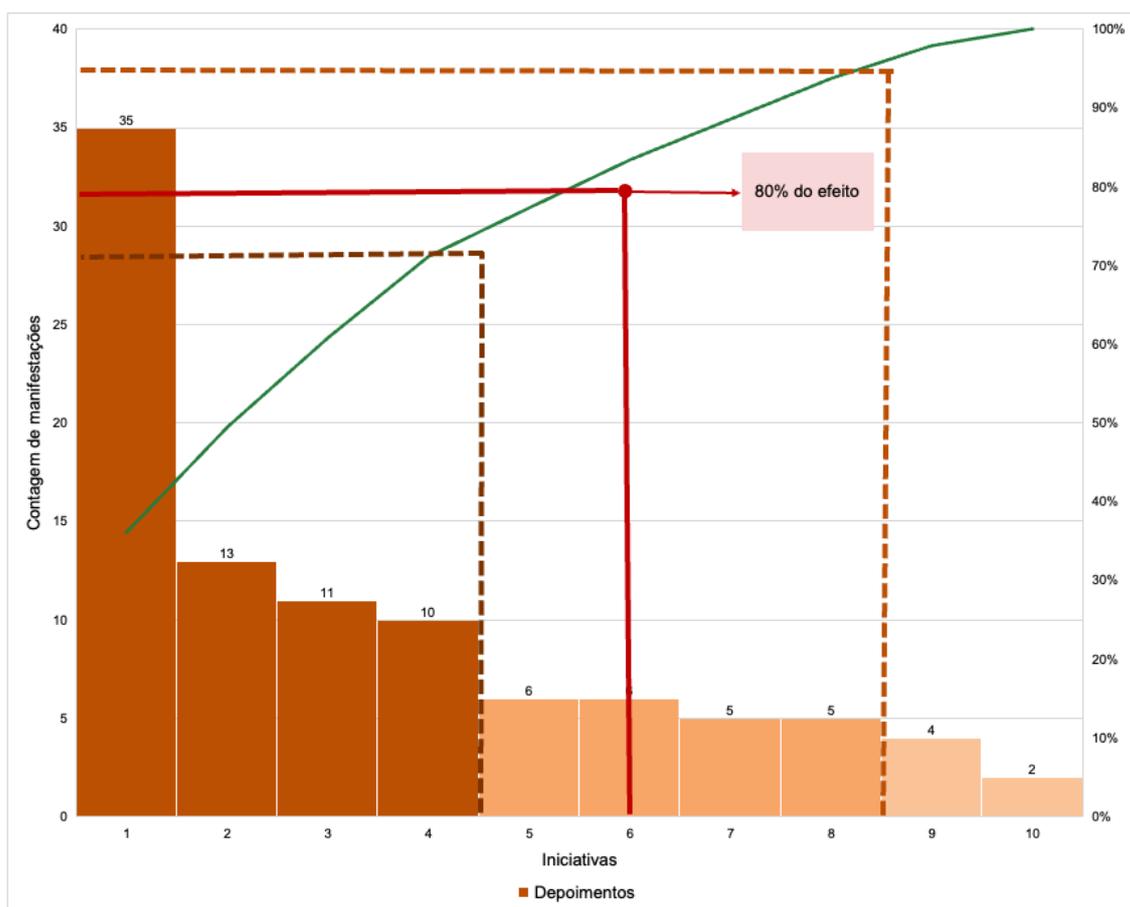
*“Muita coisa. Precisa ter empatia, resolver a questão estrutural da cidade. Colocar ônibus que realmente são acessíveis para os deficientes, melhorar as paradas de ônibus e as calçadas. Ao melhorar as condições para os deficientes, você melhora a cidade para todos. Todos ganham, e não só as pessoas com deficiência”* (Acompanhante de pessoa com deficiência entrevistada).

Tais depoimentos ressaltam a urgência de um compromisso político e social para com a acessibilidade, sugerindo que a adoção de políticas inclusivas pode beneficiar a população como um todo, promovendo uma sociedade mais justa e igualitária.

#### 4.3.7.2 Iniciativas que as pessoas poderiam fazer

Os entrevistados também foram convidados a expressar suas opiniões sobre o que poderia ser feito para facilitar a vida das pessoas com deficiência. Na ocasião, destacaram pelo menos **10 aspectos**. O respeito foi o mais mencionado, sinalizando que, além dos desafios de acesso e infraestrutura, há um desconforto associado ao enfrentamento de olhares discriminatórios e preconceito ao sair às ruas. O Gráfico 59 demonstra a proporção de cada aspecto citado, empregando o método de Pareto para uma visualização clara dos dados, enquanto o Quadro 11 detalha as iniciativas mencionadas e o nível de concentração de cada uma delas:

Gráfico 59 – Gráfico de Pareto do que as pessoas poderiam fazer para facilitar a vida das pessoas com deficiência



Fonte: Elaborado pelo autor.

Quadro 11 – Iniciativas que as pessoas poderiam fazer para facilitar a vida das pessoas com deficiência

Iniciativa	Iniciativa que as pessoas poderiam fazer (Tópico e Aspectos)	Concentração
1	Ter respeito	Forte
2	Não ter pré-conceito	Forte
3	Conhecer a causa	Forte
4	Ajudar as PCDs	Forte
5	Pensar coletivamente	Média
6	Ter educação	Média
7	Ter paciência	Média
8	Compartilhar a causa	Média
9	Incluir as PCDs	Fraca
10	Estar preparada para lidar com PCDs	Fraca

Fonte: Elaborado pelo autor.

O gráfico de Pareto revela uma forte concentração nas principais ações. A primeira iniciativa recebeu 24 manifestações, representando 36% do total, e as quatro primeiras iniciativas somam 69 manifestações, correspondendo a 71% do total, indicando que essas ações são as mais críticas. As iniciativas intermediárias, da quinta à oitava, somam 22 manifestações, elevando o percentual acumulado para 94%, caracterizando uma concentração média. As últimas iniciativas, da nona à décima, somam 6 manifestações, mostrando uma fraca concentração. Embora haja forte concentração nas principais iniciativas, o gráfico sugere uma **concentração fraca**, onde 60% das iniciativas representam 80% dos efeitos.

Os depoimentos coletados durante a pesquisa lançam luz sobre a experiência vivida pelas pessoas com deficiência no contexto urbano, trazendo à tona o tema da exclusão social. A exclusão social é um fenômeno que transcende a simples falta de acesso físico, envolvendo a negação de recursos, direitos e serviços, e impedindo a participação plena nas atividades sociais, culturais e políticas que são disponíveis à maioria dos cidadãos. René Lenoir foi pioneiro na discussão deste fenômeno, enfatizando a multifacetada experiência da marginalização.

O depoimento a seguir ilustra claramente a exclusão no ambiente urbano, onde o entrevistado aponta para a falta de consciência social e infraestrutura adaptada, fazendo um paralelo direto com as ideias de Levitas *et al.* (2007) sobre a negação de acesso e participação. O entrevistado comenta:

*“As pessoas poderiam ser mais conscientes. A sociedade como um todo não está preparada para aceitar as pessoas com deficiências e suas limitações. Obstrução de calçadas, empatia dos motoristas. Cita exemplo de um motorista de aplicativo que passou em frente à clínica e viu que teria que transportar um cadeirante e cancelou a corrida. Comércio e escolas não possuem acessibilidade. Se o local onde as crianças aprendem as coisas não possui infraestrutura, logo as crianças são formadas com preconceito. Educadores muitas vezes excluem as crianças com deficiência e evitam que outras crianças aprendam a conviver com as diferenças. Ambos são privados de conviver em harmonia (pessoa com deficiência e sem deficiência)” (Acompanhante de pessoa com deficiência entrevistada).*

Outro depoimento ressalta a importância do reconhecimento da dignidade das pessoas com deficiência, o que está intimamente ligado à superação da exclusão social pela inclusão e respeito aos Direitos Humanos:

*“Não vejam as pessoas com deficiência com preconceito, como coitadinhos. Olhem os deficientes como uma pessoa normal para deixá-los o mais à vontade possível. Tratem-nos com dignidade. Pais e mães devem conversar com seus filhos sobre o tema. As crianças de hoje são os adultos do futuro e precisam conhecer e ter a sensibilidade para tratar o deficiente não como coitado, mas como pessoa” (Acompanhante de pessoa com deficiência entrevistada).*

Em um dos depoimentos recebidos, o entrevistado destacou a invisibilidade de suas lutas diárias e os julgamentos equivocados que as pessoas com deficiência enfrentam, um aspecto da exclusão social que é frequentemente negligenciado:

*“Acho que a empatia é um grande movimento que as pessoas podem ter como paliativo para melhorar a condição das pessoas com deficiência. O transtorno muitas vezes é invisível, as pessoas não enxergam e não aceitam, acham que você está tirando vantagem, mas você tem uma deficiência” (Acompanhante de pessoa com deficiência entrevistada).*

Em resumo, os resultados do estudo, destacam um desafio duplo: há a necessidade urgente de melhorar a infraestrutura física para garantir a mobilidade e a acessibilidade, mas também é crucial transformar as atitudes sociais para alcançar uma inclusão genuína e respeito ao direito de pessoas com deficiência participarem plenamente da vida urbana.

#### 4.3.7.3 Preferências e uso do automóvel

Os participantes que não utilizam o transporte público foram convidados a elencar os três principais motivos de sua escolha. Entre as razões apontadas, o conforto e a distância até o ponto de parada emergiram como as mais recorrentes, mencionadas por 50% dos entrevistados. A falta de acessibilidade foi a segunda causa mais frequente, destaca em 40% das respostas. Já o tempo de viagem prolongado e o período de espera foram citados por 30% dos participantes. A Tabela 35 apresenta os detalhes das respostas dos participantes.

Tabela 35 – Principais causas para não utilizar o transporte público

<b>Principais causas para não usar o TP</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
Falta de pontualidade	2	20%
Tempo de viagem elevado	3	30%
<b>Falta de Conforto</b>	<b>5</b>	<b>50%</b>
Tempo de espera elevado	3	30%
Frequência dos ônibus ruim	2	20%
Falta de segurança	1	10%
<b>Longa distância até o ponto de parada</b>	<b>5</b>	<b>50%</b>
Não ter a garantia de viajar sentado	1	10%
<b>Falta de acessibilidade</b>	<b>4</b>	<b>40%</b>
Prefiro outro meio de transporte	1	10%
Outros	2	20%
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>-</b>

Fonte: Elaborada pelo autor.

Os mesmos participantes foram questionados sobre os três principais fatores que os incentivariam a retomar o uso do transporte público. A proximidade do ponto de parada foi motivo predominante, representando 40% das respostas. A frequência dos ônibus foi mencionada como o segundo motivo mais relevante, contabilizando 30% das citações. Entre aqueles que escolheram a opção “outros”, a disponibilidade de um serviço exclusivo para pessoas com deficiência foi destacada como um fator decisivo. A Tabela 36 detalha as respostas dos participantes.

Tabela 36 – Principais itens que fariam voltar a utilizar o transporte público

<b>Principais itens para voltar a usar o TP</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
Pontualidade	1	10%
Tempo de viagem	1	10%
Conforto	2	20%
Tempo de espera	1	10%
Tempo de viagem	2	20%
<b>Frequência dos ônibus</b>	<b>3</b>	<b>30%</b>
<b>Distância até o ponto de parada</b>	<b>4</b>	<b>40%</b>
Ter a garantia de viajar sentado	1	10%
Bom atendimento do motorista e/ou cobrador	1	10%
Acessibilidade	2	20%
Outros	3	30%
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>-</b>

Fonte: Elaborada pelo autor.

Quando questionados sobre a posse do automóvel, 48% dos participantes afirmaram ter um veículo em sua residência, em contraste com 52% que não possuem. Dos proprietários de carro, 28% moram na região central ou semicentral, e 26% têm renda entre 3 e 5 salários-mínimos ou mais. Além disso, 44% se identificam como brancos. Entre aqueles que não têm um automóvel, 30% vivem em regiões distantes e periféricas, e 40% contam com uma renda familiar de 1 a 2 salários-mínimos. Entre os entrevistados negros ou pardos, apenas um indivíduo de cada grupo racial reportou possuir automóvel em casa. A Tabela 37 apresenta uma correlação detalhada entre a posse de automóvel, local de residência, renda familiar e cor dos entrevistados.

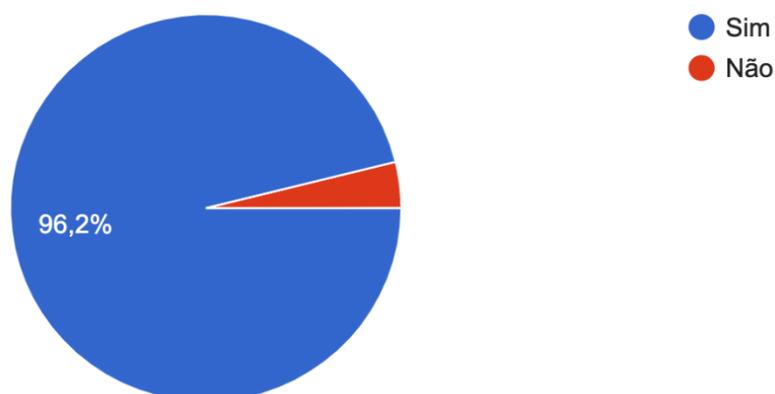
Tabela 37 – Posse de veículo motorizado por região, cor e renda

<b>Região – Cor – Renda – Possui automóvel</b>	<b>Quant.</b>	<b>Percentual</b>
Central - Branca - Mais que 5 salários - Sim	2	4%
Central - Branca - Entre 3 e 5 salários - Sim	1	2%
Central - Branca - Entre 1 e 2 salários - Sim	2	4%
Semi central - Parda - Mais que 5 salários - Sim	1	2%
<b>Semi central - Branca - Entre 3 e 5 salários - Sim</b>	<b>5</b>	<b>10%</b>
Semi central - Branca - Entre 1 e 2 salários - Sim	2	4%
Semi central - Preta - Entre 1 e 2 salários - Sim	1	2%
Distante - Branca - Entre 3 e 5 salários - Sim	4	8%
<b>Distante - Branca - Entre 1 e 2 salários - Sim</b>	<b>6</b>	<b>12%</b>
Central - Branca - Mais que 5 salários - Não	1	2%
Central - Branca - Entre 1 e 2 salários - Não	2	4%
Semi central - Branca - Entre 3 e 5 salários - Não	2	4%
Semi central - Parda - Entre 3 e 5 salários - Não	1	2%
Semi central - Branca - Entre 1 e 2 salários - Não	2	4%
Semi central - Preta - Entre 1 e 2 salários - Não	3	6%
Distante - Branca - Entre 3 e 5 salários - Não	1	2%
Distante - Preta - Entre 3 e 5 salários - Não	1	2%
<b>Distante - Branca - Entre 1 e 2 salários - Não</b>	<b>6</b>	<b>12%</b>
Distante - Parda - Entre 1 e 2 salários - Não	3	6%
Distante - Preta - Entre 1 e 2 salários - Não	4	8%
<b>Total</b>	<b>50</b>	

Fonte: Elaborada pelo autor.

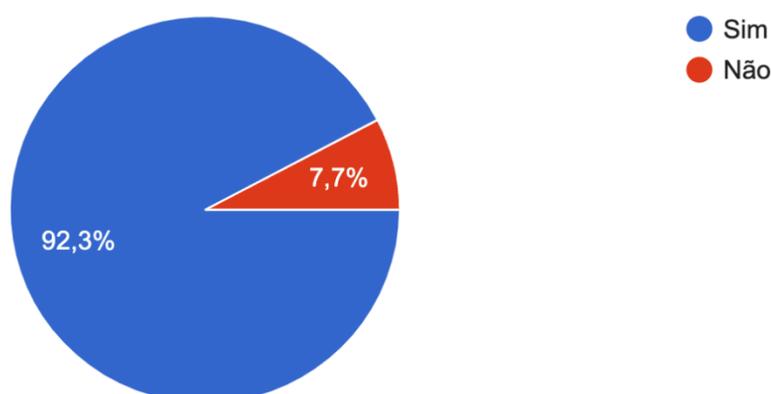
Entre os participantes que não possuem automóvel, 96,2% gostariam de ter um, e desses, 92,3% acreditam que a posse de um veículo motorizado em sua residência facilitaria o deslocamento. Apenas um entrevistado preferiu não possuir automóvel, justificando que o transporte público atende bem às suas necessidades, e dois não perceberam diferença significativa no deslocamento pela cidade com ou sem um veículo. Os Gráficos 60 e 61 retratam as respostas fornecidas pelos entrevistados.

Gráfico 60 – Resposta sobre o interesse de ter um veículo motorizado próprio



Fonte: Elaborado pelo autor.

Gráfico 61 – Resposta sobre se o automóvel traria melhores condições de deslocamento



Fonte: Elaborado pelo autor.

#### 4.3.7.4 Transporte especializado

Observando exemplos como o Paratransit nos Estados Unidos e o Atende+ de São Paulo, que conquistou alta satisfação entre os usuários, questionou-se aos participantes se teriam interesse em um serviço de transporte porta-porta exclusivo para pessoas com deficiência, que poderia ser gratuito ou pago. Ao serem consultados sobre a disposição para pagar por tal serviço, todos manifestaram interesse em utilizá-lo. Contudo, ao especificar um custo equivalente à tarifa de ônibus de Porto Alegre, 80% ainda se mostraram favoráveis, enquanto 20% optaram por não fazer uso do serviço, justificando sua

posição de insuficiência de renda para arcar com os custos, uma vez que atualmente contam com isenção no transporte público.

Entre aqueles que expressaram interesse pelo serviço exclusivo porta-porta pago ou gratuito, os principais motivos incluíam a maior facilidade de deslocamento para as pessoas com deficiência na cidade. A acessibilidade integral durante toda a viagem foi frequentemente citada, destacando que os veículos adaptados permitiram embarque e desembarque diretamente na residência dos usuários. Outros fatores mencionados incluíram a economia no orçamento pessoal destinado a transporte, a superioridade do serviço proposto, a oportunidade de sair de casa mais vezes, além da percepção geral de que o serviço seria benéfico e valeria o investimento.

A Figura 16 ilustra uma nuvem de palavras com os termos mais mencionados pelos participantes. Entre as respostas dos clientes, foram identificadas 44 causas, das quais as 10 mais recorrentes representam 57,14%. Esses dados são apresentados detalhadamente na Tabela 38 a seguir.

Figura 16 – Motivações para o uso do serviço de transporte exclusivo porta-porta



Fonte: Elaborada pelo autor.

Tabela 38 – Causas mais recorrentes citadas pelos entrevistados

<b>Palavras</b>	<b>Quant.</b>	<b>%</b>
Facilidade	16	11,43%
Acessível	10	7,14%
Economia	8	5,71%
Melhor	8	5,71%
Sair mais	7	5,00%
Porta-porta	7	5,00%
Bom	7	5,00%
Vale a pena	7	5,00%
Ganho de tempo	5	3,57%
Conforto	5	3,57%

Fonte: Elaborada pelo autor.

Os serviços exclusivos para pessoas com deficiência não apenas oferecem independência e melhoram a qualidade de vida, mas também asseguram que as pessoas com deficiência sejam tratadas com dignidade e respeito, sendo essenciais especialmente para aqueles que possuem extrema dificuldade em utilizar o transporte público convencional devido a várias limitações. As experiências pessoais e o reconhecimento do valor do serviço pelos participantes sublinham o papel deste na vida independente e inclusão.

O conceito de Direito à Cidade ressalta que cada morador urbano deve ter o pleno poder de utilizar e moldar os espaços. A necessidade de serviços porta-porta reflete o desejo dos participantes por um ambiente urbano mais inclusivo, onde o direito à mobilidade é acessível a todos, incluindo as pessoas com deficiência.

Em resumo, o desejo por serviços de transporte especializados entre as pessoas com deficiência em Porto Alegre sublinha a urgência por políticas que melhorem a mobilidade urbana e transformem as atitudes sociais para facilitar a inclusão e o respeito aos direitos das pessoas com deficiência, garantindo que suas vozes sejam ouvidas e que suas necessidades de transporte equitativo e participação urbana sejam atendidas. Isso se alinha ao compromisso global com os direitos das pessoas com deficiência conforme a Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência, que defende a mobilidade pessoal com a maior independência possível.

## 5 CONCLUSÃO

As condições de acessibilidade das cidades são fundamentais para que a mobilidade urbana se realize plenamente. As características e a qualidade da infraestrutura e dos serviços de transporte público são a base para que a população realize seus deslocamentos, sejam eles necessários, utilitários ou discricionários, a trabalho, estudo, lazer ou simplesmente para desfrutar do espaço urbano. Isso é tanto mais verdadeiro para as pessoas com deficiência, que, para que possam ter autonomia, independência e uma melhor qualidade de vida, demandam a aplicação de políticas que garantam um espaço público e serviços plenamente inclusivos. Está claro que a falta de qualidade dos espaços de circulação ou a ineficiência do sistema de transporte para esse público compromete as experiências urbanas, gerando limitação de acesso e isolamento.

A partir da discussão sobre o direito à cidade e a abordagem das capacidades, este estudo aprofundou a análise da mobilidade urbana e do acesso à cidade para as pessoas com deficiência. O estudo focou especificamente na cidade de Porto Alegre, revelando que as condições do espaço e do serviço de transporte público representam barreiras significativas. Essas barreiras diminuem significativamente a autonomia e a independência desses indivíduos, sugerindo uma carência de políticas voltadas para a inclusão.

Os resultados mostraram a **precariedade das condições das calçadas e a falta de acessibilidade das paradas de ônibus**, que não apenas dificultam o acesso ao transporte público, mas também contribuem para o isolamento social desses cidadãos, com calçadas frequentemente em estado de deterioração, com superfícies irregulares, obstruídas por obstáculos e com ausência de rampas em várias áreas da cidade. Além disso, as paradas carecem de acessibilidade adequada, faltando elementos essenciais como rampas, piso tátil, espaço adequado para cadeira de rodas e informações acessíveis sobre os serviços de transporte disponíveis, o que torna a espera pelo transporte público uma experiência desconfortável e, por vezes, inviável.

A análise das condições das calçadas, paradas de ônibus e da satisfação dos usuários revelou que 67,5% dos entrevistados estão insatisfeitos com as condições das calçadas, e 87,5% avaliaram negativamente a falta de

informações acessíveis nos pontos de ônibus. Esses resultados, somados ao baixo uso do transporte público por pessoas com deficiência revelados nesta pesquisa, demonstram que **muitas pessoas com deficiência poderiam utilizar o transporte público se existisse uma infraestrutura adequada**. No entanto, a realidade atual desencoraja essas pessoas, criando um ciclo de exclusão, onde as pessoas com deficiência são invisíveis no planejamento da mobilidade urbana. A implementação de políticas que valorizem a equidade e a inclusão é essencial para proporcionar um ambiente urbano acessível que permita a todos os cidadãos usufruírem plenamente de seus direitos.

Esses resultados revelam a complexidade da crise urbana e as falhas no planejamento das cidades modernas, que priorizam a construção de espaços privados e o lucro por meio do planejamento neoliberal, deixando as infraestruturas públicas em condições precárias (Harvey, 2014). Essas práticas mercadológicas criam barreiras que prejudicam o acesso ao transporte e aos serviços básicos, gerando espaços que contribuem para o isolamento social da população (Jacobs, 2011; Brenner, 2016). Isso é ainda mais prejudicial para as pessoas com deficiência, que já enfrentam desafios maiores para se deslocar pela cidade.

A avaliação do serviço de transporte público de Porto Alegre também revelou desafios significativos, agravados especialmente pela pandemia de COVID-19. Uma das críticas mais identificadas foi relacionada a oferta de transporte público na cidade. Durante a pandemia, muitas rotas de ônibus tiveram suas frequências reduzidas ou foram completamente suspensas e muitos desses cortes se tornaram permanentes, deixando lacunas significativas na cobertura do serviço. Com menos ônibus circulando, os problemas de lotação tornaram-se mais agudos. Para as pessoas com deficiência, isso representou não apenas tempos de espera mais longos, desconforto e problemas para embarcar e desembarcar dos ônibus, mas uma diminuição na acessibilidade geral à cidade, já que muitas áreas se tornaram de difícil acesso pelo transporte público.

Os resultados do uso do transporte público ilustram uma disparidade significativa entre as regiões de baixa renda e alta renda. Nas regiões de baixa renda, onde o transporte público muitas vezes é a única opção viável, há um uso mais intenso por parte das pessoas com deficiência. Em contraste, nos bairros

de renda mais elevada, o uso do transporte público é significativamente menor, refletindo a disponibilidade de alternativas de transporte mais confortáveis e flexíveis, como carros particulares e serviços de transporte por aplicativos.

Em relação aos horários de deslocamento, observou-se que as pessoas com deficiência tendem a usar o transporte público mais frequentemente durante os períodos de entropico, evitando os horários de maior movimento. Esta escolha pode ser atribuída a diversos fatores, principalmente a busca por uma experiência de viagem mais confortável, que é crucial para usuários que podem enfrentar desafios adicionais de mobilidade e acesso.

A pesquisa revelou ainda que a satisfação com o transporte público é baixa. **Os principais pontos de insatisfação incluíam a falta de infraestrutura adequada nas paradas de ônibus, a falta de acessibilidade dos veículos, a oferta insuficiente do serviço, a superlotação dos ônibus e o despreparo dos profissionais para atender pessoas com deficiência.** Além disso, a segurança nos pontos de paradas e durante a viagem foi uma preocupação recorrente, com muitos entrevistados relatando sentir-se inseguros.

Nas questões abertas, os entrevistados reforçaram todos os pontos avaliados anteriormente, destacando a falta de calçadas e paradas de ônibus adequadas, a acessibilidade dos veículos, a desinformação e a necessidade de treinamento dos motoristas e/ou cobradores. Essas barreiras têm um impacto profundo na qualidade de vida das pessoas com deficiência, confinando muitos em suas casas e limitando severamente sua capacidade de participar de atividades sociais e acessar serviços essenciais, contribuindo para o isolamento social, problemas de saúde mental devido à sensação de exclusão e dependência de terceiros para a maior parte das atividades.

Em termos de ações governamentais, propõe-se a ampliação da oferta de transporte, o aumento da acessibilidade geral na cidade e a melhoria específica na acessibilidade dos ônibus, como forma de assegurar que as pessoas com deficiência possam se deslocar com mais independência e segurança. Do lado dos cidadãos, foi sugerido um aumento da conscientização sobre as dificuldades enfrentadas por pessoas com deficiência, promovendo mais empatia e respeito no dia a dia. Isso inclui não apenas evitar comportamentos discriminatórios, mas também oferecer ajuda prática quando necessário e trabalhar para eliminar preconceitos sociais que podem isolar ainda mais esses indivíduos.

A proposta de transporte especializado para pessoas com deficiência foi aceita por unanimidade por todos os entrevistados e é uma solução potencial que pode resolver boa parte das limitações do sistema de transporte público atual. Este serviço especializado poderia incluir vans ou automóveis adaptados, rotas personalizadas porta-porta que atendem às necessidades específicas dos usuários com mobilidade reduzida, horários flexíveis por agendamento e profissionais capacitados para atender usuários com necessidades especiais. Implementar um serviço como esse não apenas melhora a acessibilidade, mas também promove a inclusão social das pessoas com deficiência.

Porém, essa solução – assim como o barateamento e facilidade de possuir automóveis privados – não pode ser vista como “panaceia”. Ela não pode, por um lado, significar a continuidade do abandono do espaço público e consequente precarização das calçadas e locais de espera do transporte público; nem, por outro, a negligência dos próprios serviços públicos coletivos.

Ao integrar as descobertas desta pesquisa com a abordagem das capacidades, percebe-se que as condições de acessibilidade e mobilidade em Porto Alegre não estão somente em desacordo com o ideal de uma cidade acessível, mas também falham em fornecer os recursos essenciais que permitiriam às pessoas com deficiência viver vidas que valorizam (Sen, 1993; Nussbaum, 2003). Os problemas no transporte público exemplificados pela precariedade das calçadas, falta de acessibilidade das paradas e dos ônibus, baixa oferta de viagens e superlotação dos veículos, refletem diretamente a teoria das capacidades, que enfatiza não apenas as oportunidades econômicas, mas também o acesso físico e social que permite aos indivíduos realizarem suas potencialidades.

Apesar dos *insights* valiosos oferecidos, o estudo enfrenta **limitações**, incluindo o tamanho e a diversidade da amostra. Pesquisas futuras poderiam explorar a percepção das pessoas com diferentes tipos de deficiência e as demandas específicas de mobilidade associadas. Explorar comparações entre cidades do país e/ou internacionais para entender melhor como diferentes políticas afetam a mobilidade de pessoas com deficiência. Avaliar outros aspectos que refletem nas capacidades e direito à cidade desses indivíduos como os serviços de saúde e educação. Além disso, poderiam ser feitos estudos

para mapear a acessibilidade nas diversas regiões da cidade e para implantar um serviço de transporte especializado.

Portanto, é fundamental que haja investimentos em infraestrutura e políticas de acessibilidade no transporte público, não apenas nas regiões de baixa renda, mas em todo o contexto urbano. Isso inclui a adaptação dos veículos, a construção de calçadas acessíveis, a implementação de sinalização adequada e a capacitação dos profissionais envolvidos no serviço.

O acesso a um sistema de transporte eficiente e inclusivo desempenha um papel fundamental na vida desses indivíduos, proporcionando-lhes autonomia, independência e oportunidade de participar livremente na sociedade. Quando o transporte público não atende às necessidades das pessoas com deficiência, isso limita seu acesso a serviços essenciais, prejudicando a qualidade de vida desses indivíduos.

Ao aplicar a abordagem das capacidades ao problema da mobilidade das pessoas com deficiência, torna-se possível entender o que é preciso para construir uma cidade mais inclusiva e igualitária, onde todas as pessoas, independentemente de suas restrições físicas, possam desfrutar do direito básico de se locomover com proteção e segurança.

Por fim, é importante destacar que, durante a elaboração deste trabalho (2022/2024), o governo de Porto Alegre deu um passo importante ao criar uma lei que institui o Programa de Transporte Assistencial Acessível. Porém, até o presente momento, não houve avanço com a elaboração de um decreto que regulamenta o programa e, conseqüentemente, a implantação do serviço que garanta as condições previstas na lei. Por essa razão, conclui-se que a cidade carece de práticas que contemplem as necessidades de todas as pessoas e tipos de deficiência. O transporte público da cidade ainda representa uma barreira para as pessoas com deficiência, causando exclusão social e falta de acesso ao direito à cidade.

Esta pesquisa aprofundou a análise da mobilidade urbana e do acesso à cidade para pessoas com deficiência em Porto Alegre, destacando como referencial teórico a abordagem das capacidades de Amartya Sen e Martha Nussbaum. Esse enquadramento teórico enfatiza a necessidade de prover os indivíduos com os recursos – pessoais, mas especialmente públicos – necessários para alcançarem suas potencialidades e viverem vidas que

valorizem. Isso se mostrou essencial para compreender as complexas dimensões que contribuem para a exclusão e as limitações na realização das capacidades vitais.

Os resultados obtidos confirmam que o transporte público de Porto Alegre apresenta barreiras significativas para as pessoas com deficiência, atendendo assim ao objetivo geral do estudo de avaliar o grau em que o transporte público representa obstáculos para essa população. Os objetivos específicos também foram alcançados ao quantificar e compreender o padrão de utilização do transporte público por pessoas com deficiência, incluindo aspectos territoriais e comportamentais, revelando que as condições inadequadas do transporte público limitam o acesso a oportunidades e a qualidade de vida.

Portanto, o presente estudo cumpriu seus objetivos ao evidenciar que as condições de mobilidade urbana e do transporte público representam barreiras significativas que perpetuam a segregação social das pessoas com deficiência. Isso reitera a necessidade de uma política inclusiva que realmente apoie e amplie as capacidades de todos os habitantes, garantindo que o direito à cidade seja uma realidade para todos, independentemente de suas limitações físicas ou mentais. A aplicação da abordagem das capacidades no estudo da mobilidade urbana destaca-se como um caminho promissor para a construção de uma sociedade mais justa e inclusiva.

Finalmente, recomenda-se, do ponto de vista prático, a implementação de medidas que garantam a acessibilidade universal e promovam um ambiente que apoie e amplie as capacidades de todos os seus habitantes, assegurando uma verdadeira inclusão social e uma vida mais digna e plena para as pessoas com deficiência em Porto Alegre.

## REFERÊNCIAS

AMANAJÁS, R.; KLUG, Letícia. **Direito à cidade, cidades para todos e estrutura sociocultural urbana**. Relatório brasileiro para o Habitat III. Brasília: IPEA, 2016.

AMERICANS WITH DISABILITIES ACT. Disability rights guide. Disponível em: <https://www.ada.gov/resources/disability-rights-guide/>. Acesso em: 12 out. 2022.

ARAÚJO, J. M. Comentário ao art. 68 do Código de Trânsito Brasileiro. CTB Digital, [S.l.], 20 set. 2017. Disponível em: <https://www.ctbdigital.com.br/comentario/comentario68>. Acesso em: 12 mar 2023.

ASSOCIAÇÃO DOS TRANSPORTADORES DE PASSAGEIROS DE PORTO ALEGRE (ATP). Dados sobre passageiros com deficiência transportados em novembro de 2022. Dados recebidos pelo autor por *e-mail*, 08 jan. 2023.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Anuário 2021-2022**. Brasília, DF: NTU, 2020.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Boletim NTU**: impactos da COVID-19 no transporte por ônibus. Brasília, DF: NTU, 2021.

AZMOODEH, M.; HAGHIGHI, F.; MOTIEYAN, H. (2023). Capability index: applying a fuzzy-based decision-making method to evaluate social inclusion in urban areas using the capability approach. **Social Indicators Research**, v. 165, n. 1, p. 77-105. Disponível em: <https://doi.org/10.1007/s11205-022-03005-5>. Acesso em: 27 abr. 2023.

BACKMAN, C. L. Occupational balance and well-being. *In*: CHRISTIANSEN, C. H.; TOWNSEND, E. A. (eds.). **Introduction to occupation: the art and science of living**. 2. ed. New Jersey: Pearson Education, New Jersey, 2010. p. 231-250.

BARONI, A. C.; RESENDE, A. P. C. Construindo a mobilidade cidadã: os movimentos sociais. *In*: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Acessibilidade nos transportes**. Cadernos técnicos. São Paulo: ANTP, 2006. p. 9-12.

BERTLAND, A. Virtue ethics in business and the capabilities approach. **Journal of Business Ethics**, v. 84, n. 1, p. 25-32, 2009. Disponível em: <https://doi.org/10.1007/s10551-008-9686-3>. Acesso em: 26 abr. 2023.

BEYAZIT, E. Evaluating social justice in transport: lessons to be learned from the capability approach. **Transport Reviews**, v. 31, n. 1, p. 117-134, 2011. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/01441647.2010.504900>. Acesso em: 26 abr. 2023.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: [https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88\\_Livro\\_EC91\\_2016.pdf](https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/518231/CF88_Livro_EC91_2016.pdf). Acesso em: 18 mar. 2023.

BRASIL. **Decreto nº 5.296, de 6 de julho de 2014**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2014.

BRASIL. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). **Mudança do clima**. IPEA. Disponível em: [https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro\\_mudancadoclima\\_port.pdf](https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_mudancadoclima_port.pdf). Acesso em: 05 abr. 2024.

BRASIL. **Lei nº 12.764, de 27 de dezembro de 2012**. Institui a Política Nacional de Proteção dos Direitos da Pessoa com Transtorno do Espectro Autista. Brasília, DF: Presidência da República, 2012.

BRASIL. **Lei nº 13.146, de 6 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília, DF: Presidência da República, 2015.

BRENNER, Neil. Seria o urbanismo tático uma alternativa ao urbanismo neoliberal?. **E-metropolis**, n. 27, p. 7-18, dez. 2016.

CHURCH, A.; FROST, M.; SULLIVAN, K. Transport and social exclusion in London. **Transport Policy**, v. 7, p. 195-205, 2010. Disponível em: [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(00\)00024-X](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00024-X). Acesso em: 12 mar. 2023.

DADOS ABERTOS POA. EPTC, 2023. Disponível em: [https://dadosabertos.poa.br/organization/eptc?res\\_format=CSV&license\\_id=cc-by&res\\_format=PDF&organization=eptc](https://dadosabertos.poa.br/organization/eptc?res_format=CSV&license_id=cc-by&res_format=PDF&organization=eptc). Acesso em: 18 mar. 2024.

DICHER, Marilu; TREVISAM, Elisaide. A jornada histórica da pessoa com deficiência: inclusão como exercício do direito à dignidade da pessoa humana. *In*: XXIII CONGRESSO NACIONAL DO CONSELHO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO (CONPEDI), João Pessoa, 2014. Disponível em: <http://publicadireito.com.br/artigos/?cod=572f88dee7e2502b>. Acesso em: 22 abr. 2023.

DRÈZE, J.; SEN, A. **Hunger and public action**. Wider studies in development economics. Oxford: Clarendon, 2002.

ECHEVERRI, Alejandro; ORSINI, Francesco. Informalidad y urbanismo social en Medellín. *In*: **Medellín**: medio ambiente, urbanismo y sociedad. Medellín: Fondo Editorial Universidad EAFIT, 2010. p. 130-152.

EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO (EPTC). **ObservaMobilidade**. Porto Alegre: EPTC, 2023. Disponível em: <https://eptctransparente.com.br/observamobilidade>. Acesso em: 10 abr. 2023.

EMPRESA PÚBLICA DE TRANSPORTE E CIRCULAÇÃO (EPTC). **Transporte em números**: indicadores anuais de mobilidade. 6. ed. Porto Alegre: EPTC, 2016. Disponível em: [http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p\\_secao=152](http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=152). Acesso em: 15 out. 2023.

FARIAS, A. L. S.; JÚNIOR, C. A. S. Evolução histórica dos direitos das pessoas com deficiência e questões associadas no Brasil. **Revista Multidisciplinar e de Psicologia**, Ceará, v. 14, n. 52, p. 59-76, out. 2020.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano**. São Carlos: Editora Rima, 2004.

FIGUEIRA, E. **As pessoas com deficiência na história do Brasil**: uma trajetória de silêncios e gritos. 4. ed. Rio de Janeiro: Editora Wak, 2021.

FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. **Linha do tempo da acessibilidade no SUS** – infográfico. Acessibilidade SUS. Disponível em: [https://mooc.campusvirtual.fiocruz.br/rea/acessibilidade-sus/linha\\_do\\_tempo.html](https://mooc.campusvirtual.fiocruz.br/rea/acessibilidade-sus/linha_do_tempo.html). Acesso em: 10 mar. 2023.

GABER, J., GABER, S., 2002. Using focus and nominal group techniques for a better understanding of the transit disadvantaged needs. **Transportation Planning and Technology**, v. 25, n. 2, p. 103-120. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/03081060290033203>. Acesso em: 22 mar. 2023.

GALLIE, D. **Resistindo à marginalização**: experiência de desemprego e política social na União Europeia. Oxford: Universidade de Oxford, 2004.

GARCIA, V. G. **Pessoas com deficiência e o mercado de trabalho: histórico e o contexto contemporâneo**. 2010. 205 f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2010.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GLEESON, Brendan. Justice and disabling. *In*: FINCHER, Ruth; JACOBS, Jane M. (orgs). **Cities of difference**. United States: The Guilford Press New York London, 1998. p. 89-119.

GOLDENFUM, F. P. O Direito à cidade acessível e inclusiva à pessoa com deficiência: um estudo da efetividade do projeto rota acessível da Lei do Plano Diretor de Acessibilidade de Porto Alegre. **R. Bras. de Dir. Urbanístico (RBDU)**, Belo Horizonte, v. 2, n. 3, p. 233-266, jul./dez. 2016.

GOMIDE, A. Á. **Transporte urbano e inclusão social**: elementos para políticas públicas. Instituto de Políticas Econômicas Aplicadas (IPEA). Texto para discussão no 960. Brasília: IPEA, 2003.

GOMIDE, A. A.; GALINDO, E. P. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 27, n. 79, p. 27-39, 2013.

GOOGLE MAPS. Mapa base – conexão XYZ. Disponível em: <https://mt1.google.com/vt/lyrs=s&x={x}&y={y}&z={z}>. Acesso em: 18 mar. 2024.

GUIA DA ENGENHARIA. Diagrama ABC de Pareto. 2020. Disponível em: <https://www.guiadaengenharia.com/diagrama-abc-pareto/>. Acesso em: 21 abr. 2024.

GUIMARÃES, M. C. R. Os movimentos sociais e a luta pelo direito à cidade no Brasil contemporâneo. 2010. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/sssoc/a/cPPgddM8mxfc5qPCKMyVyff/?lang=pt/>. Acesso em: 12 jul. 2023.

GUIMARÃES, Thiago; LUCAS, Karen. O papel da equidade no planejamento de transporte coletivo urbano no Brasil. **Revista Anpet**, 2019. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/338288554\\_O\\_papel\\_da\\_equidade\\_no\\_planejamento\\_de\\_transporte\\_coletivo\\_urbano\\_no\\_Brasil](https://www.researchgate.net/publication/338288554_O_papel_da_equidade_no_planejamento_de_transporte_coletivo_urbano_no_Brasil). Acesso em: 15 out. 2022.

HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 2014.

HARVEY, D. O direito à cidade. **Revista Piauí**, 2013. Disponível em: <http://piaui.folha.vol.com.br/materia/o-direito-a-cidade/>. Acesso em: 12 mar. 2022.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. Tradução de Antônio Dantas. São Paulo: M. Fontes, 2013.

HAWEROTH, F. **Aplicação de roteirização e programação de veículos no transporte público de pessoas com deficiência no município de Joinville-SC**. 2017. 67 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Engenharia de Transportes e Logística) – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2017.

HIGASHIDE, S. **Better buses, better cities, how to plan, run, and win the fight for effective transit**. Washington, D.C: Islandpress, 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Pesquisa Nacional de Saúde 2019**. Rio de Janeiro: IBGE, 2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Pesquisa nacional de saúde 2019**. Coordenação de Trabalho e Rendimento. Rio de Janeiro: IBGE, 2021. Disponível em: <https://www.pns.icict.fiocruz.br/wp-content/uploads/2021/12/liv101846.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2023.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Relatório brasileiro para o Habitat III**. Brasília: IPEA, 2016.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades americanas**. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

JEAN, R. **Towards a capability approach to mobility – an analysis of disparities in mobility opportunities among older people**. Lund, Suécia: Department of Technology and Society Lund University, 2019. Disponível em:

<https://portal.research.lu.se/en/publications/towards-a-capability-approach-to-mobility-an-analysis-of-disparit>. Acesso em: 07 maio 2023.

JÚNIOR, L.; MARTINS, M. C. **História do movimento político das pessoas com deficiência no Brasil**. Brasília: Secretaria de Direitos Humanos. Secretaria Nacional de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência, 2010.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Ed. Centauro, 2001.

LEITE, F. P. A. Direito à acessibilidade nas cidades para pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida: estudo de um caso – cidade de Bauro – São Paulo. **Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade**, 2021.

LEONEL, E. M.; PRECOMA, A. R.; VASCONCELOS, I. C. Documento de políticas da habitat III – direito à cidade para todos. 2016. Disponível em: <https://habitat3.org/wp-content/uploads/Policy-Paper-1-Portugue%CC%82s.pdf>. Acesso em: 19 mar. 2024.

LEVINE, K.; KARNER, A. Approaching accessibility: four opportunities to address the needs of disabled people in transportation planning in the United States. **Transport Policy**, v. 131, p. 66-74, fev. 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.12.012>. Acesso em: 08 abr. 2024.

LEVITAS, R.; PANTAZIS, C.; FAHMY, E.; GORDON, D.; LLOYD-REICHLING, E.; PATSIOS, D. **The multi-dimensional analysis of social exclusion**. Department of Sociology and School for Social Policy. Bristol: University of Bristol, 2007. Disponível em: <https://repository.uel.ac.uk/item/8666q>. Acesso em: 15 out. 2022.

LIMA, G. C. L. S. **Understanding transport-related social exclusion through the lens of capabilities approach: does better accessibility help reduce social exclusion?**. Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2021.

LOPREST, P.; MAAG, E. **The relationship between early disability onset and education and employment**. Washington: Urban Institute, 2003. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/267411537\\_THE\\_RELATIONSHIP\\_BETWEEN\\_EARLY\\_DISABILITY\\_ONSET\\_AND\\_EDUCATION\\_AND\\_EMPLOYMENT\\_The\\_Relationship\\_Between\\_Early\\_Disability\\_Onset\\_and\\_Education\\_and\\_Employment](https://www.researchgate.net/publication/267411537_THE_RELATIONSHIP_BETWEEN_EARLY_DISABILITY_ONSET_AND_EDUCATION_AND_EMPLOYMENT_The_Relationship_Between_Early_Disability_Onset_and_Education_and_Employment). Acesso em: 18 abr. 2023.

LUCAS, Karen. Transport and social exclusion: where are we now?. **Transport Policy**, v. 20, p. 105-113, 2012. Disponível em: [https://www.academia.edu/23564466/Transport\\_and\\_social\\_exclusion\\_Where\\_are\\_we\\_now](https://www.academia.edu/23564466/Transport_and_social_exclusion_Where_are_we_now). Acesso em: 12 dez. 2022.

MAGAGNIN, R. C.; SILVA, A. N. R. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. **Transportes**, v. 16, n. 1, 2008. Disponível em: <https://doi.org/10.14295/transportes.v16i1.13>. Acesso em: 21 maio 2023.

MANO, R. F.; MEDEIROS, F. G.; DIZIN, I. S. F. ABREU, N. R. Transporte público e acessibilidade: um estudo comparativo da qualidade percebida e esperada por usuários com deficiências em João Pessoa. **Gestão da Produção, Operações e Sistemas (GEPROS)**, v. 5, n. 3, p. 47-60, set. 2010. Disponível em: <https://revista.feb.unesp.br/gepros/article/view/1007/502>. Acesso em: 14 abr. 2024.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e estatística**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

MARCUSE, P. From critical urban theory to the right to the city. **City Analysis of Urban Change, Theory, Action**, v. 13, 2009. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/13604810902982177>. Acesso em: 12 mar. 2022.

MARCUSE, Peter; MAYER, Margit; BRENNER, Neil (eds.). **Cities for people, not for profit: critical urban theory and the right to the city**. Nova York: Routledge, 2012.

MARTENS, K. **Transport justice: designing fair transportation systems**. New York: Routledge, 2016.

MARTENS, K.; DI CIOMMO, F. Travel time savings, accessibility gains and equity effects in cost – benefit analysis. **Transport Reviews**, v. 37, n. 2, p. 152-169, 2017.

MIRANDA, S. C. F. **Como está o transporte em Salvador? Análise da qualidade do sistema de transporte coletivo por ônibus através da percepção das pessoas com deficiência**. 2010. 176 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Ambiental Urbana) – Universidade Federal da Bahia, Bahia, 2010.

MITRA, S. The capability approach and disability. **Journal of Disability Policy Studies**, v. 16, n. 4, 2016. Disponível em: <https://doi.org/10.1177/10442073060160040501>. Acesso em: 15 abr. 2023.

MUTANGA, O. **Students with disabilities and the transition to work – a capabilities approach**. 1. ed. London: Routledge, 2019.

NUSSBAUM, M. C. Symposium on Amartya Sen's philosophy: 5 adaptive preferences and women's options. **Economics and Philosophy**, v. 17, n. 1, p. 67-88, 2001.

NUSSBAUM, M. Capabilities as fundamental entitlements: Sen and social justice. **Feminist Economics**, v. 9, v. 2, p. 33-59, 2003. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/1354570022000077926>. Acesso em: 18 mar. 2023.

NUSSBAUM, M. **Creating capabilities**. Boston: Harvard University Press, 2011. Disponível em: <https://books.google.com/books?id=Gg7Q2V8fi8gC>. Acesso em: 20 maio 2023.

NUSSBAUM, M. **Women and human development the capabilities approach**. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Declaração Universal dos Direitos Humanos**. Suíça: ONU, 1948. Disponível em: <https://www.un.org/en/about-us/universal-declaration-of-human-rights>. Acesso em: 12 mar. 2023.

PEGORETTI, M. S. **Definição de um indicador para avaliar a acessibilidade dos alunos da zona rural às escolas da zona urbana**. 2005. 178 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia dos Transportes) - UFSCar, São Carlos, 2005.

PEREIRA, C. L. A. A questão socioespacial da deficiência e a cidade: acessibilidade e mobilidade urbana – um olhar sobre as experiências das pessoas com deficiência na cidade do Rio de Janeiro, a partir dos pacientes da Unidade da Rede Sarah. **Sociologia**, Rio de Janeiro, 2017.

PEREIRA, M. L. S. Exclusão social. 2013. Disponível em: <http://www.miluzinha.com/wpcontent/uploads/2011/12/Exclus%C3%A3o-Social.pdf>. Acesso em: 23 mar. 2024.

PEREIRA, R. H. M.; HERSZENHUT, D. **Introdução à acessibilidade urbana – um guia prático** em R. Brasília: IPEA, 2022.

POLITIZE!. Direitos das pessoas com deficiência: o que são e como surgiram?. 21 set. 2021. 10min09s. Vídeo. Disponível em: [https://youtu.be/JIa\\_A8fTCkM?si=yqSAfCa4433HaMH3](https://youtu.be/JIa_A8fTCkM?si=yqSAfCa4433HaMH3). Acesso em: 30 mar. 2023.

PORTAS, N. El surgimiento del proyecto urbano. **Perspectivas Urbanas/Urban Perspectives**, n. 3, p. 1-11, 1998.

PORTO ALEGRE. Cartilha calçada cidadã. Disponível em: [https://prefeitura.poa.br/sites/default/files/usu\\_doc/cartadeservicos/Cartilha\\_Calcada\\_Cidada\\_\\_3\\_.pdf](https://prefeitura.poa.br/sites/default/files/usu_doc/cartadeservicos/Cartilha_Calcada_Cidada__3_.pdf). Acesso em: 10 mar. 2023.

PORTO ALEGRE. **Guia de direitos e serviços para a pessoa com deficiência**: Porto Alegre 2009/2010. Disponível em: [https://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/smacis/usu\\_doc/guia\\_pcd\\_2009-2010\\_-\\_a5\\_-\\_miolo.pdf](https://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/smacis/usu_doc/guia_pcd_2009-2010_-_a5_-_miolo.pdf). Acesso em: 16 mar. 2023.

PORTO ALEGRE. **Lei complementar nº 678, de 22 de agosto de 2011**. Institui o plano diretor de acessibilidade de Porto Alegre. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 2011.

PORTO ALEGRE. **Lei nº 11.591, de 14 de março de 2014**. Institui a disponibilidade de serviço de táxi com frota acessível em Porto Alegre. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 2014.

PORTO ALEGRE. **Lei nº 12.580, de 1º de agosto de 2019**. Instituiu o Programa de Transporte Assistencial Acessível no município de Porto Alegre. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 2019.

PORTO ALEGRE. **Lei nº 12.944, de 30 de dezembro de 2021**. Institui o sistema de isenções tarifárias do transporte coletivo por ônibus do município de Porto Alegre. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 2021.

PORTO ALEGRE. **Lei nº 9.782, de 06 de julho de 2005**. Cria a secretaria especial de acessibilidade e inclusão social SEACIS na prefeitura de Porto Alegre. Porto Alegre: Prefeitura Municipal, 2005.

PORTO ALEGRE. **ObservaPOA**. SMPAE, 2023. Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/smpae/observapoa>. Acesso em: 12 mar. 2023.

PORTO ALEGRE. **Pesquisa de origem e destino de Porto Alegre**. Porto Alegre: EDOM e Linha de Contorno, 2003.

PORTO ALEGRE. **Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre** – audiência pública: versão preliminar. 2021. Disponível em: [https://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/cs/usu\\_doc/planmob\\_centro\\_poa\\_-\\_p16\\_audiencia\\_publica\\_v01b.pdf](https://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/cs/usu_doc/planmob_centro_poa_-_p16_audiencia_publica_v01b.pdf). Acesso em: 19 abr 2023.

PORTO ALEGRE. **Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Porto Alegre: diagnóstico da mobilidade**. Disponível em: [https://prefeitura.poa.br/sites/default/files/usu\\_doc/projetos/smim/Plano%20de%20Mobilidade%20Urbana/4\\_Diagnostico\\_da\\_Mobilidade\\_versao\\_atualizada.pdf](https://prefeitura.poa.br/sites/default/files/usu_doc/projetos/smim/Plano%20de%20Mobilidade%20Urbana/4_Diagnostico_da_Mobilidade_versao_atualizada.pdf). Acesso em: 18 mar. 2023.

PORTO ALEGRE. **Porto Alegre terá mais de 1,5 mil novos abrigos de ônibus**. Prefeitura de Porto Alegre – notícias. 18 abr. 2022. Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/smp/noticias/porto-alegre-tera-mais-de-15-mil-novos-abrigos-de-onibus>. Acesso em: 18 abr 2023.

PORTO ALEGRE. Prefeitura Municipal. **Mapas Digitais da SMAMUS**. Disponível em: <https://prefeitura.poa.br/carta-de-servicos/mapas-digitais-da-smamus>. Acesso em: 27 mar. 2024.

PORTO ALEGRE. Secretaria Municipal de Saúde. **Plano Municipal de Cuidados à Saúde das Pessoas com Deficiência 2022-2025**. 2022. Disponível em: [https://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/sms/usu\\_doc/planopcd2022.pdf](https://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/sms/usu_doc/planopcd2022.pdf). Acesso em: 22 mar. 2023.

RAWLS, John. Justiça como equidade: uma concepção política, não metafísica. **Lua Nova: Revista de Cultura e Política**, v. 25, p. 25-59, 1992.

REGO, W. L.; PINZANI, A. **Vozes do bolsa família: autonomia, dinheiro e cidadania**. 2. ed. São Paulo: UNESP, 2014.

RIBEIRO, J. L. D.; NODARI, C. T. **Tratamento de dados quantitativos: técnicas e aplicações**. Porto Alegre: FEENG/UFRGS, 2009.

RICHARDSON, Roberto Jarry *et al.* **Pesquisa social: métodos e técnicas**. Atlas: São Paulo, 1989.

RISSER, R.; LEXELL, E.M.; BELL, D.; IWARSSON, S.; STÅHL, A. 2015. Use of local public transport among people with cognitive impairments – a literature

review. **Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour**, v. 29, p. 83-97, fev. 2015. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.01.002>. Acesso em: 12 abr. 2023.

ROBERTS, P. W.; BABINARD, J. Transport strategy to improve accessibility in developing countries. *In*: INTERNATIONAL CONFERENCE ON MOBILITY AND TRANSPORT FOR ELDERLY AND DISABLED PEOPLE, 10., 2004. **Anais...** Hamamatsu: Japan Society of Civil Engineers, 2004. Disponível em: <http://trid.trb.org/view.aspx?id=891027>. Acesso em: 23 mar. 2023.

ROBEYNS, I. Seleção de capacidades para qualidade de vida medição. 2005. Disponível em: <https://doi.org/10.1007/s11205-005-6524-191027>. Acesso em: 19 abr. 2023.

RODRIGUES, Ricardo Luz. Aplicação da Curva ABC no auxílio à gestão de estoque: um estudo de caso em uma revenda de veículos usados em Itaperuna-RJ. Mettzer, 2017. Disponível em: <https://www.mettzer.com/hub/projects/aplicacao-da-curva-abc-no-auxilio-a-gestao-de-estoque-um-estudo-de-caso-em-uma-revenda-de-veiculos-usados-em-itaperuna-rj-58752622d224d94fde028ce3>. Acesso em: 16 abr. 2024.

ROLNIK, R.; PEREIRA, A. L. S.; MOREIRA, F. A.; ROYER, L. O.; IACOVINI, R. F. G.; N, V. C. O Programa Minha Casa Minha Vida nas regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas: aspectos socioespaciais e segregação. **Cadernos Metrôpole**, v. 17, p. 127-154, 2015. Disponível em: <http://www.scielo.br/j/cm/a/q47HCnW58YPJHzyvhZSWPwB/?lang=pt>. Acesso em: 23 mar. 2023.

ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. **Estudos Avançados**, v. 25, p. 89-108, 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/j/ea/a/xM3HNxRtNM5RqjtKjxgJb/?lang=pt>. Acesso em: 23 mar. 2023.

ROSENVALD, N. A abordagem das "capacidades" das pessoas com deficiência: Um contributo de Martha Nussbau. 2022. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/coluna/direito-privado-no-common-law/367837/a-abordagem-das-capacidades-das-pessoas-com-deficiencia>. Acesso em: 18 abr. 2023.

RYAN, D. F.; SCHUCHMAN, J. S. **Deaf people in Hitler's Europe**. Washington: Gallaudet University Press, 2002.

SANTOS, T. M. A abordagem das capabilities de Sen e de Nussbaum: um estudo comparativo. **Revista de Teorias da Justiça, da Decisão e da Argumentação Jurídica**. 2018. Disponível em: <https://www.indexlaw.org/index.php/revistateoriasjustica/article/download/4158/pdf>. Acesso em: 23 mar. 2023.

SÃO PAULO TRANSPORTE (SPTRANS). Atende +. Disponível em: <https://www.sptrans.com.br/atende/>. Acesso em: 31 mar. 2023.

- SÃO PAULO TRANSPORTE (SPTRANS). Relatório integrado da administração 2022. Disponível em: <https://www.sptrans.com.br/relatorio-integrado-da-administracao-2022/>. Acesso em: 31 mar. 2023.
- SÃO PAULO. **Decreto nº 36.071, de 09 de maio de 1996**. Institui, no sistema de transporte coletivo de passageiros do município de São Paulo, modalidade comum, serviço destinado a atender pessoas com mobilidade reduzida, e outras providências. São Paulo: Prefeitura Municipal, 1996.
- SECRETARIA MUNICIPAL DE OBRAS E INFRAESTRUTURA (SMOI). **Acessibilidade em números 2022/1**. Porto Alegre: SMOI. 2022.
- SEN, A. (2009). **The idea of justice**. Cambridge: Belknap Press of Harvard University Press, 2009.
- SEN, A. Capability and Well-Being. **The Quality of Life**, 1993. Disponível em: <https://doi.org/10.1093/0198287976.003.0003>. Acesso em: 10 mar. 2023.
- SEN, A. **Equality of What?** The tanner lectures on human values. vol. 1. Stanford: Stanford University, 1980.
- SILVA, O. M. **A epopéia ignorada**: a pessoa deficiente na história do mundo de ontem e de hoje. São Paulo: Cedas, 1987.
- SIREN, Anu; HAKAMIES-BLOMQUIST, Liisa. Private car as the grand equaliser? Demographic factors and mobility in Finnish men and women aged 65+. **Transport. Res. F Traffic Psychol. Behav.**, p. 107-118, 2004. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.trf.2004.02.003>. Acesso em: 12 out. 2022.
- SOHRABI, Soheil; KHREIS, Haneen; LORD, Dominique. Impacts of autonomous vehicles on public health: a conceptual model and policy recommendations. **Sustainable Cities and Society**. n. 63, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.scs.2020.102457>. Acesso em: 14 out. 2022.
- SOUZA, L. D. F.; MARQUES, R. O. Abordagem crítica sobre os direitos humanos e a proteção das pessoas portadoras de necessidades especiais. **Revista Juris Poiesis**, v. 19, n. 19, p. 2-14, 2016.
- SPINIELI A. L. P.; SOUZA, L. P. A Dimensão cidadã do direito à cidade: mobilidade urbana para as pessoas com deficiência. **Revista Latino-Americana de Estudos em Cultura e Sociedade**, v. 6, n. 1, jan-abr. 2020.
- SPINIELI A. L. P.; SOUZA, L. P. Pessoas com deficiência e o direito à cidade: pensando a acessibilidade urbana. **Anuário de direito constitucional latino-americano ano XXV**, Bogotá, p. 501-515, 2019.
- STAFFORD, L.; TYE, I. I have mentally cancelled a lot of trips: trips not made by disabled people due to public transport inequity in lutruwita/Tasmania. **Journal of Transport Geography**, v. 111, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103668>. Acesso em: 08 abr. 2024.

- STEINFELD, E.; MAISEL, J. **Universal design, designing inclusive environments**. New Jersey: John Wiley & Sons Inc., 2012.
- TALEN, E. Visualizing fairness – equity maps for planners. **Journal of the American Planning Association**, v. 64, n. 1, 1998.
- TERZI, L. 2005. Beyond the dilemma of difference: the capability approach to disability and special educational needs. **Journal of Philosophy of Education**, v. 39, p. 443-59, 2005. Disponível em: <https://doi.org/10.1111/j.1467-9752.2005.00447>. Acesso em: 21 abr. 2023.
- VASCONCELLOS, E. A. (2014). **Urban transport environment and equity: the case for developing countries**. London: Routledge, 2014. Disponível em: <https://doi.org/10.4324/9781315071756>. Acesso em: 09 abr. 2023.
- VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análises das políticas públicas**. 1 ed. São Paulo: Fapesp, 1996.
- VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.
- VASCONCELLOS, E. A. Urban transport policies in Brazil: the creation of a discriminatory mobility system. **Journal of Transport Geography**, v. 67, p. 85-91, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2017.08.014>. Acesso em: 10 dez. 2022.
- VERLINGHIERI, E.; SCHWANEN, T. Transport and mobility justice: evolving discussions. **Journal of Transport Geography**, n. 87, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102798>. Acesso em: 12 dez 2022.
- VIEIRA, R.S. **Construção de um índice de acessibilidade para a cidade de São Paulo**. São Paulo: Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade da Faculdade de São Paulo, 2011.
- WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO). Disability. 2023. Disponível em: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health>. Acesso em: 16 abr. 2023.
- WRI BRASIL. Transporte coletivo de qualidade: QualiÔnibus. 2016. Disponível em: <https://www.wribrasil.org.br/projetos/transporte-coletivo-de-qualidade-qualionibus>. Acesso em: 12 abr. 2024.
- WRIGHT, C. L. (ed.). **Facilitando o transporte para todos**. Espanha: IDB, 2001.
- ZHANG, Y.; FABER, S.; YOUNG M.; TIZNADO-AITKEN, I.; ROSS, T. Exploring travel patterns of people with disabilities: a multilevel analysis of accessible taxi trips in Toronto, Canada. **Travel Behaviour and Society**, v. 32, jul. 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.tbs.2023.100575>. Acesso em: 12 mar. 2023.

## APÊNDICE 1 – MODELO DE QUESTIONÁRIO

ENTREVISTA	
SOBRE AS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE URBANA DE PORTO ALEGRE PARA AS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA	
<p>Olá! Bom dia / Boa tarde / Boa noite, estou realizando uma pesquisa de satisfação sobre as condições de mobilidade urbana de Porto Alegre para pessoas com deficiência. Meu nome é Diego Buss de Oliveira, essa pesquisa faz parte do projeto de pesquisa do Programa de Pós Graduação em Planejamento Urbano Regional da UFRGS, na linha de Infraestrutura e planejamento ambiental, de minha autoria. O Pesquisador responsável é o Professor Júlio Celso Borello Vargas. Eu gostaria de contar com a sua colaboração respondendo a algumas questões sobre as condições de mobilidade urbana de Porto Alegre e como você lida com os desafios de deslocamento diário. A pesquisa é composta por 67 questões, sendo as primeiras 60 questões fechadas, onde será anotada suas respostas e as últimas 7 (sete) questões abertas, onde será gravada as suas respostas. A pesquisa dura em torno de 40 minutos. Você tem disponibilidade? Os dados coletados serão utilizados na produção acadêmica e pode apoiar futuramente na produção de políticas públicas com foco na melhora das condições de mobilidade para pessoas com deficiência. Os dados não serão vendidos, e o resultado da pesquisa poderá ser compartilhado com terceiros interessados na pesquisa sem a sua identificação. Se quiser saber mais sobre o uso dos seus dados, esclarecer dúvidas, solicitar correção e/ou eliminar, você pode entrar em contato pelo e-mail <a href="mailto:diego.buss@outlook.com">diego.buss@outlook.com</a></p> <p>Se desejar, você pode pular alguma pergunta ou interromper a entrevista a qualquer momento. Você aceita continuar?</p> <p>Caso concorde com a participação na pesquisa, antes de prosseguirmos você deverá assinar o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Caso você seja menor de idade ou adultos legalmente considerado incapaz você deverá assinar o Termo de Assentimento Livre e Esclarecido (TALE) e seu pai ou responsável legal está ciente da sua participação e assinará o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE). Este é o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), no qual o(a) Sr.(a) concorda em participar da pesquisa, fique a vontade para fazer a leitura e, se assim desejar, assinar. Uma cópia ficará com o(a) Sr.(a).</p> <p>Data: _____ Hora do início da entrevista: _____</p>	
BLOCO 1: DADOS PESSOAIS DO ENTREVISTADO	
Para conhecer melhor o seu perfil, no primeiro bloco as perguntas irão coletar algumas informações pessoais.	
1) Idade: _____	2) Naturalidade: _____
3) Bairro _____	
4) Gênero: <input type="checkbox"/> Masculino <input type="checkbox"/> Feminino <input type="checkbox"/> Outro	5) Telefone: _____
6) De acordo com o IBGE qual a sua cor: <input type="checkbox"/> Branca <input type="checkbox"/> Preta <input type="checkbox"/> Parda <input type="checkbox"/> Amarela <input type="checkbox"/> Indígena	
7) Com que você mora?	
<input type="checkbox"/> Sozinho <input type="checkbox"/> Pai <input type="checkbox"/> mãe <input type="checkbox"/> Avós <input type="checkbox"/> Cônjuge <input type="checkbox"/> Outros familiares <input type="checkbox"/> Outros	
8) Estado civil	
<input type="checkbox"/> Solteiro <input type="checkbox"/> Casado <input type="checkbox"/> Divorciado <input type="checkbox"/> Separado <input type="checkbox"/> Companheiro <input type="checkbox"/> Viúvo <input type="checkbox"/> Outros	
9) Qual a sua escolaridade	
<input type="checkbox"/> Analfabeto <input type="checkbox"/> Alfabetizado <input type="checkbox"/> Fundamental incompleto <input type="checkbox"/> Fundamental completo <input type="checkbox"/> Médio incompleto <input type="checkbox"/> Médio completo	
<input type="checkbox"/> Curso técnico <input type="checkbox"/> Superior completo <input type="checkbox"/> Superior incompleto <input type="checkbox"/> Pós graduação/mestrado/doutorado	
10) Possui trabalho remunerado? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Recebe BPC <input type="checkbox"/> Recebe bolsa família	
11) Renda individual	
<input type="checkbox"/> Não possui renda <input type="checkbox"/> Entre 1 e 2 salários <input type="checkbox"/> Entre 3 e 5 salários <input type="checkbox"/> Mais que 5 salários	
12) Renda familiar	
<input type="checkbox"/> Não possui renda <input type="checkbox"/> Entre 1 e 2 salários <input type="checkbox"/> Entre 3 e 5 salários <input type="checkbox"/> Mais que 5 salários	
13) Como você definiria a sua principal ocupação?	
<input type="checkbox"/> Funcionário de empresa privada <input type="checkbox"/> Estudante <input type="checkbox"/> Profissional autônomo <input type="checkbox"/> Funcionário Público <input type="checkbox"/> Aposentado <input type="checkbox"/> Dono ou dona de casa	
<input type="checkbox"/> Funcionário o 3º setor (ONGs, etc.) <input type="checkbox"/> Desempregado/desocupado <input type="checkbox"/> Empresário <input type="checkbox"/> Trabalhador doméstico <input type="checkbox"/> Estagiário <input type="checkbox"/> Outro	
14) Quem respondeu essa pesquisa? <input type="checkbox"/> Pessoa com deficiência <input type="checkbox"/> Acompanhante	
As perguntas de 15 à 19 só devem ser respondidas se a entrevista for respondida pelo acompanhante de pessoa com deficiência.	
15) Se for acompanhante. Você mora com a pessoa que tem deficiência? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não	
16) Gênero: <input type="checkbox"/> Masculino <input type="checkbox"/> Feminino <input type="checkbox"/> Outro	
17) Qual seu grau de parentesco?	
<input type="checkbox"/> Pai/Mãe <input type="checkbox"/> Filho <input type="checkbox"/> Companheiro/cônjuge <input type="checkbox"/> Irmão <input type="checkbox"/> Avós <input type="checkbox"/> Outros familiares <input type="checkbox"/> Amigo <input type="checkbox"/> Vizinho	
18) Qual a sua idade? _____	
19) Telefone: _____	

BLOCO 2: SOBRE A DEFICIÊNCIA													
Nessa seção as perguntas visam entender mais a respeito da sua deficiência.													
<p><b>20) Qual o tipo de deficiência:</b></p> <input type="checkbox"/> Intelectual <input type="checkbox"/> Física <input type="checkbox"/> Visual <input type="checkbox"/> Auditiva <input type="checkbox"/> TEA <input type="checkbox"/> Múltiplas <input type="checkbox"/> Descobridor													
<p><b>21) Está vinculado e faz tratamento em alguma instituição para o portador de deficiência:</b>    <input type="checkbox"/> Sim    <input type="checkbox"/> Não</p>													
<p><b>22) Qual instituição/clínica?</b></p> <input type="checkbox"/> AACD <input type="checkbox"/> Cerepal <input type="checkbox"/> IAPI <input type="checkbox"/> Vila dos comerciários <input type="checkbox"/> Kinder <input type="checkbox"/> HMIPV <input type="checkbox"/> Banco de Olhos <input type="checkbox"/> AESC <input type="checkbox"/> FADEM <input type="checkbox"/> ACELB <input type="checkbox"/> ACERGS <input type="checkbox"/> Educandário <input type="checkbox"/> APAE <input type="checkbox"/> Neuro Articolare <input type="checkbox"/> Fly Kids <input type="checkbox"/> Sentir Neuro <input type="checkbox"/> Time do Papa <input type="checkbox"/> CENEFFI <input type="checkbox"/> PUC <input type="checkbox"/> Santa Rita de Cássia <input type="checkbox"/> Interligar <input type="checkbox"/> Outra Qual? _____													
<p><b>23) Qual a forma de comunicação?</b></p> <input type="checkbox"/> Fala <input type="checkbox"/> Gesticula <input type="checkbox"/> Libras <input type="checkbox"/> Braille <input type="checkbox"/> Comunicação alternativa <input type="checkbox"/> Outros <input type="checkbox"/> Nenhuma													
<p><b>24) Para se locomover precisa de algum tipo de auxílio?</b></p> <input type="checkbox"/> Auxílio de outra pessoa <input type="checkbox"/> Muleta <input type="checkbox"/> Belgala <input type="checkbox"/> Andador <input type="checkbox"/> Cadeira de rodas <input type="checkbox"/> Não precisa de ajuda <input type="checkbox"/> Outros. Se outros especifique: _____													
BLOCO 3: PERFIL DE USO E CARACTERÍSTICAS DE MOBILIDADE													
As próximas questões se referem à forma como você se desloca para ir de um lugar a outro em uma semana normal/habitual, incluindo ir ao trabalho, escola, hospital, lazer, compras e outros. Pense a respeito de toda sua jornada de deslocamento desde a saída de casa até a chegada ao destino desejado ou vice-versa.													
<p><b>25) Quantas viagens você faz por dia (considerando que uma viagem é igual ao deslocamento do local de origem ao local de destino).</b></p> <input type="checkbox"/> Uma ou duas <input type="checkbox"/> Três ou quatro <input type="checkbox"/> Cinco ou seis <input type="checkbox"/> Mais que seis													
<p><b>26) Enumere de 1 à 3 seus principais meios de transporte, sendo o número 1 o meio de transporte mais utilizado, 2 o segundo e 3 o terceiro mais utilizado.</b></p> <input type="checkbox"/> Ônibus <input type="checkbox"/> Lotação <input type="checkbox"/> Táxi <input type="checkbox"/> Táxi acessível <input type="checkbox"/> Bicicleta <input type="checkbox"/> A pé <input type="checkbox"/> Transporte por aplicativos (uber, 99, etc.) <input type="checkbox"/> Trem <input type="checkbox"/> Automóvel <input type="checkbox"/> Moto <input type="checkbox"/> Transporte alternativo (vans) <input type="checkbox"/> Transporte assistencial. Que tipo? _____ <input type="checkbox"/> Outros. Qual? _____													
<p><b>27) Normalmente quais os horários que você se desloca?</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 25%;">Pré-pico e pico manhã</td> <td style="width: 25%;">Entrepico manhã e tarde</td> <td style="width: 25%;">Pico da tarde</td> <td style="width: 25%;">Noite e Madrugada</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Entre 4h e 5h59min</td> <td><input type="checkbox"/> Entre 9h e 11h59min</td> <td><input type="checkbox"/> Entre 16h e 19h59</td> <td><input type="checkbox"/> Entre 20h e 22h59min</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> Entre 6h e 8h59min</td> <td><input type="checkbox"/> Entre 12h e 15h59min</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/> Entre 23h e 3h59min</td> </tr> </table>		Pré-pico e pico manhã	Entrepico manhã e tarde	Pico da tarde	Noite e Madrugada	<input type="checkbox"/> Entre 4h e 5h59min	<input type="checkbox"/> Entre 9h e 11h59min	<input type="checkbox"/> Entre 16h e 19h59	<input type="checkbox"/> Entre 20h e 22h59min	<input type="checkbox"/> Entre 6h e 8h59min	<input type="checkbox"/> Entre 12h e 15h59min		<input type="checkbox"/> Entre 23h e 3h59min
Pré-pico e pico manhã	Entrepico manhã e tarde	Pico da tarde	Noite e Madrugada										
<input type="checkbox"/> Entre 4h e 5h59min	<input type="checkbox"/> Entre 9h e 11h59min	<input type="checkbox"/> Entre 16h e 19h59	<input type="checkbox"/> Entre 20h e 22h59min										
<input type="checkbox"/> Entre 6h e 8h59min	<input type="checkbox"/> Entre 12h e 15h59min		<input type="checkbox"/> Entre 23h e 3h59min										
<p><b>28) Quais são seus principais motivos dos seus deslocamentos?</b></p> <input type="checkbox"/> Trabalho <input type="checkbox"/> Educação <input type="checkbox"/> Saúde <input type="checkbox"/> Lazer <input type="checkbox"/> Compras <input type="checkbox"/> Outro. Qual? _____													
<p><b>29) Qual o seu principal destino?</b> _____</p>													
<p><b>30) Outros destinos de interesse?</b> _____</p>													
<p><b>31) Quanto você gasta de tempo por dia para realizar os seus deslocamentos (todos os deslocamentos durante um dia)?</b></p> <input type="checkbox"/> Até 30 minutos <input type="checkbox"/> Até 1 hora <input type="checkbox"/> Entre 1 e 2 horas <input type="checkbox"/> Entre 3 e 4 horas <input type="checkbox"/> Acima de 4 horas													
<p><b>32) Quanto você gasta do seu orçamento por mês com despesas de transporte?</b> _____</p>													
<p><b>33) Na sua opinião as despesas com transporte representam custos excessivos no seu orçamento familiar?</b>    <input type="checkbox"/> Sim    <input type="checkbox"/> Não</p>													
<p><b>34) Você tem acesso a veículo motorizado (automóvel, motocicleta) na sua residência?</b>    <input type="checkbox"/> Sim    <input type="checkbox"/> Não</p>													
<p>As perguntas 35 e 36 devem ser respondida somente por aqueles que assinalaram "não" na questão 34.</p>													
<p><b>35) Gostaria de ter um veículo próprio?</b>    <input type="checkbox"/> Sim    <input type="checkbox"/> Não</p>													
<p><b>36) Você acha que ter um veículo motorizado (automóvel, motocicleta) na sua residência lhe traria melhores condições de deslocamento?</b>    <input type="checkbox"/> Sim    <input type="checkbox"/> Não</p>													
<p>As perguntas 37 e 38 devem ser respondidas apenas por aqueles que não assinalaram ônibus na pergunta 26.</p>													
<p><b>37) Se você não utiliza o transporte coletivo, quais os principais motivos (cite até 3)? Transporte coletivo entende-se por ônibus, lotação, trem.</b></p> <input type="checkbox"/> Pontualidade <input type="checkbox"/> Tempo de viagem <input type="checkbox"/> Custo da tarifa <input type="checkbox"/> Conforto <input type="checkbox"/> Tempo de espera <input type="checkbox"/> Frequência <input type="checkbox"/> Segurança <input type="checkbox"/> Indisponibilidade do serviço <input type="checkbox"/> Distância até o ponto de parada <input type="checkbox"/> Não ter garantia de viajar sentado <input type="checkbox"/> Dificuldade de informações do serviço <input type="checkbox"/> Formas de pagamento <input type="checkbox"/> Quebra do veículo <input type="checkbox"/> Atendimento do motorista e/ou cobrador <input type="checkbox"/> Falta de acessibilidade <input type="checkbox"/> Prefiro outro meio de transporte <input type="checkbox"/> Outros. Qual: _____													
<p><b>38) O que faria você utilizar o transporte coletivo?</b></p> <input type="checkbox"/> Pontualidade <input type="checkbox"/> Tempo de viagem <input type="checkbox"/> Custo da tarifa <input type="checkbox"/> Conforto <input type="checkbox"/> Tempo de espera <input type="checkbox"/> Frequência <input type="checkbox"/> Segurança <input type="checkbox"/> Disponibilidade do serviço <input type="checkbox"/> Distância até o ponto de parada <input type="checkbox"/> Não ter garantia de viajar sentado <input type="checkbox"/> Dificuldade de informações do serviço <input type="checkbox"/> Formas de pagamento <input type="checkbox"/> Quebra do veículo <input type="checkbox"/> Atendimento do motorista e/ou cobrador <input type="checkbox"/> Falta de acessibilidade <input type="checkbox"/> Outros. Qual: _____													

<b>BLOCO 4: USO E SATISFAÇÃO OU INSATISFAÇÃO COM O TRANSPORTE PÚBLICO</b> SE APLICA SOMENTE AOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO								
As próximas perguntas se referem a informações sobre o uso do transporte coletivo e a maneira que o(a) Sr.(a) percebe ou pensa sobre o sistema de Transporte Público de Porto Alegre, incluindo questões que buscam entender o seu nível de satisfação com o transporte da cidade.								
39) Quais as linhas de ônibus você costuma utilizar para seus deslocamentos? _____								
40) Você faz integração para chegar ao seu destino? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não								
41) Você possui gratuidade no transporte coletivo de Porto Alegre? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não								
42) Como você chega até o ponto de ônibus para acessar a rede de transporte público? <input type="checkbox"/> A pé <input type="checkbox"/> Automóvel <input type="checkbox"/> Moto <input type="checkbox"/> Bicicleta <input type="checkbox"/> Táxi <input type="checkbox"/> Táxi acessível <input type="checkbox"/> Lotação <input type="checkbox"/> Trem <input type="checkbox"/> Transporte por aplicativos <input type="checkbox"/> Transporte alternativo (Vans) <input type="checkbox"/> Transporte assistencial. Que tipo? _____ <input type="checkbox"/> Outros. Qual? _____								
43) Como é a maior parte do trajeto para acesso ao ponto de ônibus? <input type="checkbox"/> Plana <input type="checkbox"/> Com acessibilidade <input type="checkbox"/> Escadaria <input type="checkbox"/> Rampa <input type="checkbox"/> Ladeira <input type="checkbox"/> Sem pavimento <input type="checkbox"/> Calçada estreita <input type="checkbox"/> Cheia de obstáculos								
44) Qual a distância a pé no início e no fim da viagem de acesso ao transporte público? <input type="checkbox"/> Até 100m <input type="checkbox"/> Entre 101 e 200m <input type="checkbox"/> Entre 301 e 500m <input type="checkbox"/> Mais de 500m								
<b>Questões para avaliar a satisfação ou insatisfação com o transporte público:</b>								
45) Considerando o <u>Acesso ao transporte</u> coletivo por ônibus, qual o seu nível de satisfação ou insatisfação em relação a: Entende-se como <u>acesso ao transporte</u> as características do ambiente existente e o nível de acessibilidade do sistema de transporte público incluindo: caminho até o ponto de parada, estações e terminais e embarque e desembarque dos ônibus.								
1 - Muito insatisfeito	2 - Insatisfeito	3 - Nem satisfeito nem insatisfeito	4 - Satisfeito	5 - Muito satisfeito	6 - Sem condições de opinar (SCO)			
Facilidade de chegar até o local onde pega o ônibus, como pontos de ônibus, estações e terminais			<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> SCO
Distância de caminhada até o local onde pega o ônibus, como pontos de ônibus, estações e terminais			<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> SCO
Facilidade de embarcar e desembarcar dos ônibus			<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> SCO
Existência de boas calçadas e travessias no entorno de onde pega ou desce do ônibus			<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> SCO
Existência de informação sobre a localização dos pontos de ônibus, estações e terminais			<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> SCO
46) Considerando a <u>Disponibilidade de serviços</u> de ônibus, qual o seu nível de satisfação ou insatisfação em relação a: Entende-se como <u>disponibilidade de serviços</u> as características da rede de transporte, a oferta de viagens e a disponibilidade do serviço noturno ou aos finais de semana.								
1 - Muito insatisfeito	2 - Insatisfeito	3 - Nem satisfeito nem insatisfeito	4 - Satisfeito	5 - Muito satisfeito	6 - Sem condições de opinar (SCO)			
Existência de linhas ligando seus locais de origem e destino			<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> SCO
Intervalo entre um ônibus e outro da mesma linha			<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> SCO
Disponibilidade de serviços noturnos			<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> SCO
Disponibilidade de serviços nos finais de semana			<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> SCO
47) Considerando a <u>Rapidez do deslocamento</u> , qual o seu nível de satisfação ou insatisfação em relação a: Para avaliar a <u>rapidez do deslocamento</u> iremos perguntar a respeito dos tempos de caminhada, espera e tempo de viagem.								
1 - Muito insatisfeito	2 - Insatisfeito	3 - Nem satisfeito nem insatisfeito	4 - Satisfeito	5 - Muito satisfeito	6 - Sem condições de opinar (SCO)			
Tempo de caminhada para chegar ao local onde pega o ônibus, como pontos de ônibus, estações e terminais			<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> SCO
Tempo de espera			<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> SCO
Tempo de viagem			<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> SCO
48) Na sua opinião o tempo de viagem usando o transporte público em comparação ao tempo de viagem andando de carro é?								
<input type="checkbox"/> Bom <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Ruim <input type="checkbox"/> Sem condições de opinar								
49) Considerando a <u>Confiabilidade</u> , qual o seu nível de satisfação ou insatisfação em relação a: No item <u>confiabilidade</u> , queremos avaliar a regularidade e pontualidade do serviço, bem como o cumprimento do itinerário programado.								
1 - Muito insatisfeito	2 - Insatisfeito	3 - Nem satisfeito nem insatisfeito	4 - Satisfeito	5 - Muito satisfeito	6 - Sem condições de opinar (SCO)			
Saída dos ônibus dos pontos de ônibus, estações e terminais no tempo programado			<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> SCO
Chegada ao destino final sem atrasos			<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> SCO
Congestionamentos enfrentados pelo ônibus			<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> SCO
Cumprimento do itinerário			<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4	<input type="checkbox"/> 5	<input type="checkbox"/> SCO

**50) Considerando o *Conforto dos pontos de ônibus, estações e terminais*, qual o seu nível de satisfação ou insatisfação em relação a:**  
 Neste item **Conforto dos pontos de ônibus, estações e terminais** iremos avaliar as condições de acessibilidade, iluminação, limpeza, proteção, espaço disponível, estado de conservação e existência de informação sobre o serviço.

1 - Muito insatisfeito    2 - Insatisfeito    3 - Nem satisfeito nem insatisfeito    4 - Satisfeito    5 - Muito satisfeito    6 - Sem condições de opinar (SCO)

Acessibilidade  1  2  3  4  5  SCO

Iluminação  1  2  3  4  5  SCO

Limpeza  1  2  3  4  5  SCO

Proteção contra sol e chuva  1  2  3  4  5  SCO

Lotação das áreas de espera  1  2  3  4  5  SCO

Estado de conservação  1  2  3  4  5  SCO

Existência de informação sobre as linhas, horários e itinerários  1  2  3  4  5  SCO

Segurança contra roubos, furtos e agressões  1  2  3  4  5  SCO

**51) Considerando o *Conforto dos ônibus*, qual o seu nível de satisfação ou insatisfação em relação a:**  
 No item **conforto dos ônibus** será avaliada as condições da frota do transporte urbano que circula em Porto Alegre.

1 - Muito insatisfeito    2 - Insatisfeito    3 - Nem satisfeito nem insatisfeito    4 - Satisfeito    5 - Muito satisfeito    6 - Sem condições de opinar (SCO)

Acessibilidade  1  2  3  4  5  SCO

Iluminação interna  1  2  3  4  5  SCO

Limpeza  1  2  3  4  5  SCO

Ventilação e temperatura  1  2  3  4  5  SCO

Disponibilidade de lugares para viajar sentado  1  2  3  4  5  SCO

Lotação - Quantidade de passageiros  1  2  3  4  5  SCO

Conforto  1  2  3  4  5  SCO

Nível de ruído interno  1  2  3  4  5  SCO

Nível de vibração interna  1  2  3  4  5  SCO

Existência de informações nos ônibus, como letreiros, mapas e locais de integração  1  2  3  4  5  SCO

Segurança contra roubos, furtos e agressões  1  2  3  4  5  SCO

Nas questões 54 e 55 iremos avaliar os meios de consulta de informação sobre o transporte coletivo de Porto Alegre e o nível de satisfação ou insatisfação quanto ao acesso das **informações** ao cliente.

**52) Quais meios você consulta para obter *informações* sobre horários e itinerários de linhas que não utiliza normalmente?**

Central de atendimento     Site da prefeitura     Site do operador     Google maps/apple mapas/bing     Movit     Aplicativo Cittamobi

Informações em pontos de ônibus, estações e terminais     Funcionários/fiscais     Outras pessoas     Não sei onde encontrar informações

Não preciso de informações     Outros. Qual \_\_\_\_\_     Prefiro não responder

**53) Considerando a *Informação ao cliente*, qual o seu nível de satisfação ou insatisfação em relação a:**

1 - Muito insatisfeito    2 - Insatisfeito    3 - Nem satisfeito nem insatisfeito    4 - Satisfeito    5 - Muito satisfeito    6 - Sem condições de opinar (SCO)

Existência e facilidade de entender informações nos pontos de ônibus sobre linhas, horários e itinerários  1  2  3  4  5  SCO

Existência e facilidade de entender informações nas estações sobre linhas, horários e itinerários  1  2  3  4  5  SCO

Existência e facilidade de entender informações nos terminais sobre linhas, horários e itinerários  1  2  3  4  5  SCO

Existência e facilidade de entender informações nos ônibus, como letreiros, mapas e locais de integração  1  2  3  4  5  SCO

Existência e facilidade de acessar e entender informações no site, aplicativo e central de atendimento  1  2  3  4  5  SCO

**54) Considerando o *Atendimento ao cliente*, qual o seu nível de satisfação ou insatisfação em relação a:**  
 No item **atendimento ao cliente** iremos avaliar o nível de satisfação do cliente com o atendimento recebido durante suas experiências de viagens.

1 - Muito insatisfeito    2 - Insatisfeito    3 - Nem satisfeito nem insatisfeito    4 - Satisfeito    5 - Muito satisfeito    6 - Sem condições de opinar (SCO)

Respeito e cordialidade dos motoristas e/ou cobradores  1  2  3  4  5  SCO

Respeito e cordialidade dos demais funcionários em pontos de ônibus, estações e terminais  1  2  3  4  5  SCO

Aparência dos funcionários  1  2  3  4  5  SCO

Preocupação dos funcionários em atender bem os clientes  1  2  3  4  5  SCO

Preparo dos funcionários para lidar com pessoas com necessidades especiais  1  2  3  4  5  SCO

Qualidade do serviço da Central de atendimento ao cliente  1  2  3  4  5  SCO

55) Você já perdeu algum compromisso ou deixou de se deslocar para algum lugar por dificuldades de transporte? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
56) Se você respondeu sim na pergunta anterior, esse fato ainda persiste hoje em dia? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
<b>BLOCO 5: BEM-ESTAR HUMANO E DIREITO À CIDADE</b>
Nas próximas perguntas vamos falar sobre acesso à oportunidades na cidade, sendo que para entender melhor a sua experiência de acesso à cidade, a partir da questão 61 as perguntas serão abertas e o áudio das suas respostas serão gravados. Nessa etapa a coleta do seu depoimento, falando dos desafios enfrentados na mobilidade urbana de Porto Alegre, irá contribuir para melhor compreensão da sua história de mobilidade ao longo da vida.
57) Qual o seu lazer preferido? <input type="checkbox"/> Viajar (praia/serra e etc) <input type="checkbox"/> Atividades ao ar livre (esportivas ou não) <input type="checkbox"/> Atividades em casa <input type="checkbox"/> Cinema/teatro <input type="checkbox"/> Show <input type="checkbox"/> Futebol <input type="checkbox"/> Outros
58) Você tem opções de atividade de lazer: <input type="checkbox"/> No seu bairro <input type="checkbox"/> Próximo <input type="checkbox"/> Longe <input type="checkbox"/> Não sabe informar
59) Você conhece os pontos turísticos da sua cidade? <input type="checkbox"/> Sim. Quais? _____ <input type="checkbox"/> Não. Porque _____
60) Você conhece seus direitos constitucionais? <input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
61) Na sua opinião as condições de mobilidade urbana, especificamente os serviços de transporte público de Porto Alegre representam barreiras para as pessoas com deficiência? _____ _____
62) O que torna a mobilidade urbana (o ir e vir) de uma pessoa com deficiência difícil? _____ _____
63) Qual o impacto das condições de mobilidade urbana (deslocamentos pela cidade) de Porto Alegre na sua qualidade de vida, autonomia e independência? _____ _____
64) O que o governo poderia fazer para melhorar o acesso à cidade das pessoas com deficiência? _____ _____
65) O que as pessoas poderiam fazer para que as pessoas com deficiência tenham melhores condições de se deslocar pela cidade? _____ _____
66) Se existisse em Porto Alegre um serviço de transporte exclusivo (porta-porta) e totalmente gratuito para pessoas com deficiência você utilizaria? <input type="checkbox"/> Sim Porque? _____ <input type="checkbox"/> Não. Porque? _____
67) Se esse serviço exclusivo (porta-porta) para pessoas com deficiência fosse pago (mesma tarifa do ônibus convencional) você utilizaria? <input type="checkbox"/> Sim Porque? _____ <input type="checkbox"/> Não. Porque? _____

## APÊNDICE 2 – PERGUNTAS ABERTAS: TRANSCRIÇÕES PARCIAIS DAS ENTREVISTAS

**Na sua opinião as condições de mobilidade urbana, especificamente os serviços de transporte público de Porto Alegre representam barreiras para as pessoas com deficiência?**

**Resposta 1:** “Sim. Falando sobre a experiência de quem reside na zona rural é difícil andar de transporte coletivo. O ônibus é demorado, a rampa dos ônibus não funciona e as linhas de ônibus não atendem sua necessidade”.

**Resposta 2:** “Eu diria que são condições precárias em todos os sentidos. Horários dos ônibus, paciência das pessoas, muitas vezes o equipamento dos ônibus não funciona direito e os motoristas sofrem. Poucos ônibus, ônibus com problemas de manutenção, distância até a parada. Tudo é muito difícil e complicado. Outra coisa que se cita é que as cadeiras de rodas não possuem cinto de segurança”.

**Resposta 3:** “Penso que sim! Por exemplo: para um cadeirante, para você se locomover pelo transporte coletivo, você precisa esperar muito tempo. Às vezes as rampas não funcionam e você espera mais ainda. As calçadas são ruins. O ônibus tem muito a melhorar”.

**Resposta 4:** “Estou com um caso de uma mãe que precisa vir para o Cerepal, mas não tem ônibus que passe na casa dela e ela não consegue vir para a escola. Também falta segurança, o caminho a se deslocar para a parada é ruim”.

**Resposta 5:** “Sim. As ruas cheias de buracos, as pessoas não respeitam vagas de estacionamento. Tudo é um transtorno na hora de pegar um ônibus; é difícil subir e descer. O próprio Uber não ajuda os pais. É uma falta de respeito em geral”.

**Resposta 6:** “Sim. Porque não há acessibilidade para pessoas com deficiência. Alguns motoristas são estúpidos e não querem ajudar. Já aconteceu de eu estar na parada e o motorista inventar que o elevador não estava funcionando para não transportar meu filho. Até esses dias mesmo, cheguei no terminal e falei ao motorista que iria com ele, e ele disse que já estava no horário dele e saiu sem nos levar. Às vezes os passageiros olham com cara feia, ficam falando mal da pessoa com deficiência”.

**Resposta 7:** “Com certeza. É horrível. Porque eu mesmo, que pego o transporte público, vejo a dificuldade das pessoas que precisam do ônibus. A calçada é muito ruim, as pessoas não respeitam os deficientes. Não esperam eles atravessarem a rua. Às vezes, os ônibus passam na parada e deixam o deficiente, não querem transportar”.

**Resposta 8:** “Sim. Primeiro que para chegar nele é complicado. A demora por um ônibus adaptado é outra. É muito comum que, quando chega, a rampa não funcione e o motorista tenha que auxiliar ou se recuse a levar. Em dias de chuva, é muito complicado. Esses dias, ao sair com chuva com minha filha para levá-la ao hospital, a cadeira trancou nos buracos e a cadeira quase virou. É desafiador circular pela cidade com cadeira de rodas”.

**Resposta 9:** “Sim. Por causa das cadeiras de rodas, muitas vezes eu não conseguia embarcar com meu filho. O cobrador não sabia mexer no elevador, alguns elevadores não funcionavam ou já havia outro passageiro cadeirante na parada. Na Kinder, são vários cadeirantes para sair da escola juntos, e um ônibus não atende a necessidade de todos os alunos”.

**Resposta 10:** “Acredito que sim. Primeiro, porque para os cadeirantes é muito difícil usar o serviço, e os outros que não usam cadeira, mas têm muita deficiência física para caminhar, acabam sofrendo com um ônibus lotado, não conseguem passar pela roleta direito, se sentem incomodados e desconfortáveis ao usar o ônibus. Os motoristas precisam ser mais educados e ter paciência com o deficiente”.

### **O que torna a mobilidade urbana (o ir e vir) de uma pessoa com deficiência difícil?**

**Resposta 1:** “Pior, em sua opinião, são as calçadas e rampas. As pessoas deveriam ter a experiência de andar com uma cadeira de rodas para entender a realidade das pessoas com deficiência. Motoristas no trânsito não respeitam, não têm empatia com pessoas com deficiência”.

**Resposta 2:** “A cidade está pouco preparada para atender essas pessoas. Às vezes, seria mais fácil o médico se deslocar até a pessoa do que a pessoa ir até o médico. Deveria existir treinamento para que as pessoas possam atender bem os deficientes em todas as áreas: comércio, serviços, transporte. Sou motorista

de aplicativo e desligo o motor do carro para demonstrar que não tenho pressa quando estou transportando uma pessoa com deficiência”.

**Resposta 3:** “Distância até a parada. No tempo ruim, é difícil empurrar uma cadeira, é preciso fazer força, usar guarda-chuva, bolsa e subir lombo com muitos obstáculos no caminho. Isso é desafiador”.

**Resposta 4:** “Várias coisas. Políticas públicas. As calçadas inacessíveis. Dependendo do local, a pessoa com cadeira de rodas não consegue circular na calçada. Escolas, prédios públicos, paradas de ônibus sem acessibilidade. Eu penso que deveria ser feita uma revisão nas paradas de ônibus para torná-las acessíveis. A lei precisa funcionar. Quem conhece o dia a dia das pessoas com deficiência sente na pele a falta de serviços públicos. O governo precisa oferecer o básico para pessoas com deficiência para que estas possam ter uma vida digna. Às vezes, choro debaixo do chuveiro para enfrentar as dificuldades diárias, mas Deus me deu força para enfrentar essa batalha”.

**Resposta 5:** “Nossa. Primeiramente, o preconceito. Às vezes, você está andando com o seu filho no ônibus e as pessoas esquecem que ele tem direito. Elas acham que o ônibus está atrasando para pegar seu filho (descer e subir elevador). As pessoas esquecem que a criança especial tem direito de sair de casa, tem direito de utilizar o ônibus. As pessoas entendem que as pessoas com deficiência devem ficar em casa e não respeitam o direito de ir e vir de quem é deficiente. Fazem careta, olham torto para a pessoa com deficiência. Sentem-se mais importantes que a pessoa com deficiência, mas o deficiente é um ser humano, tem sua vida e seus compromissos. Se você bater de frente com cada pessoa que olha torto para seu filho especial, você acaba enlouquecendo”.

**Resposta 6:** “Eu acho que a falta de respeito das pessoas e a falta de acessibilidade da cidade são os principais problemas. Os buracos atrapalham quando minha filha caminha, as pessoas passam atropelando e não respeitam as pessoas com deficiência. A própria vaga de estacionamento especial não é respeitada”.

**Resposta 7:** “As calçadas ruins, o desrespeito das pessoas. Ninguém para para ajudar um deficiente. As pessoas não dão espaço para a cadeira de rodas passar. Respeitam mais as pessoas passeando com cachorro do que as pessoas com deficiência”.

**Resposta 8:** “O conceito de ir e vir tem muito a ver com a autonomia, e a autonomia das pessoas com deficiência fica muito prejudicada pela condição da cidade. Rampas fora do padrão, calçadas ruins, prédios sem acessibilidade”.

**Resposta 9:** “No caso dos nossos filhos, eles só andam conosco. Nós somos os olhos dos nossos filhos e auxiliamos evitando qualquer acidente ou algo que, porventura, possa acontecer. O tempo de espera e de viagem é cansativo. Eles chegam atrasados na APAE, pois não há um ônibus que possa chegar no horário”.

**Resposta 10:** “Sair nos lugares com calçadas cheias de buracos é perigoso até para quem não tem deficiência. Ônibus lotados, pessoas que não dão lugar preferencial para a pessoa com deficiência. As pessoas olham o deficiente com cara feia. Muitas vezes pego um ônibus e vou até a azenha para pegar um ônibus vazio, pois meu filho não pode ir em pé uma hora dentro do ônibus”.

### **Qual o impacto das condições de mobilidade urbana (deslocamentos pela cidade) de Porto Alegre na sua qualidade de vida, autonomia e independência?**

**Resposta 1:** “Não dá vontade de sair de casa, mas às vezes é necessário. As pessoas se sentem incomodadas ao lidar com deficientes, e a pessoa com deficiência se sente cansada. Já chega ser deficiente e ainda ter que sofrer com o preconceito”.

**Resposta 2:** “Nós nos privamos de sair com nossa filha devido às condições de acesso serem ruins, o que torna muito trabalhoso qualquer tipo de deslocamento. Saímos de casa somente por necessidade. Quando o ônibus chega na parada e a rampa não funciona, isso complica ainda mais. Até para preparar a criança para sair de casa exige esforço de nossa parte e nos deixa cansados”.

**Resposta 3:** “Altíssimo. Isso impede muitas atividades. Há pessoas que deixam de fazer tratamento porque não conseguem sair de casa. Muitas vezes, a pessoa tem autonomia e consegue se locomover, mas as dificuldades de acessibilidade limitam e dificultam as condições de acesso à cidade”.

**Resposta 4:** “Minha filha teria mais dignidade. Se houvesse uma calçada acessível, se houvesse um bom transporte, ela teria mais independência e circularia mais pela cidade. Ser independente é poder caminhar sem precisar de alguém para cuidar”.

**Resposta 5:** “Eu quase não saio com o meu filho devido às dificuldades de transporte. O ônibus é demorado, as pessoas não têm paciência, as calçadas são ruins e muitos lugares não têm acessibilidade. Tudo é difícil”.

**Resposta 6:** “Tudo. Praticamente tudo. Muitas pessoas não saem de casa por causa disso. É o medo de sofrer um acidente, o medo de ser xingado. No transporte coletivo, as pessoas não ajudam. Motoristas e cobradores não são prestativos. Acaba que as pessoas com deficiência acabam se isolando e não saindo de casa. Além de tudo isso, existe muito preconceito. Às vezes, eu vejo no ônibus as pessoas sentadas em vagas especiais e elas não se levantam quando sobe um deficiente”.

**Resposta 7:** “Justamente, tenho o passe livre nos ônibus para ele, mas tive que desistir devido aos horários e ao tempo de viagem. Em dias de chuva, é impossível usar o ônibus. Gasto R\$ 500 de gasolina, além da manutenção do carro, sendo que ele tem direito ao transporte público, mas as condições atuais dos ônibus impossibilitam seu uso. Optei por usar o carro, pois a vida do meu filho já não é fácil e um transporte melhor como o carro proporciona mais conforto para ele”.

**Resposta 8:** “Como eu já mencionei para você, não saio muito com o meu filho, só saio de casa para a escola e da escola para casa. Se as condições para circular pela cidade fossem mais adequadas, eu sairia mais com meu filho”.

**Resposta 9:** “As pessoas com deficiência só recebem negativas. Se deslocar pela cidade é difícil, é ruim. Nós saímos menos de casa por causa do transporte público. Meu filho fica nervoso e ansioso esperando o ônibus. É difícil para qualquer um deles sair, essa é a principal questão. Acaba que muitos não usam o transporte coletivo ou simplesmente não saem. Esse é o meu caso. É estressante e doloroso para o meu filho usar o ônibus. Optamos por usar o carro para que ele tenha um transporte mais humano”.

**Resposta 10:** “Falta um serviço digno para que nossos filhos possam sair de casa e ter lazer. Não existem também opções de lazer. Isso tudo prejudica muito minha filha, ela tem uma qualidade de vida precária. Não temos muito o que oferecer para ela, pois tudo seria pago. Por exemplo, uma piscina minha filha não pode frequentar, pois teria que ter um monitor para observá-la. Isso tudo nos deixa muito tristes. Minha filha precisa de tantas coisas que eu não posso pagar. Ela fica deprimida por não poder fazer atividades que gostaria”.

**O que o governo poderia fazer para melhorar o acesso à cidade das pessoas com deficiência?**

**Resposta 1:** “Primeiramente, é necessário enxergá-los. É preciso lutar muito para conseguir o que precisamos, muitas vezes, é nosso direito. Essa inclusão, tão falada, não se resume apenas a construir uma rampa. Envolve ter lugares que acolham essas pessoas, com leis, com financiamento adequado, com aceitação”.

**Resposta 2:** “É fundamental consertar as calçadas e aumentar o número de rampas acessíveis. Até mesmo locais emblemáticos como o Gasômetro carecem de rampas adequadas. Precisamos buscar essas melhorias em toda a cidade. Além disso, é importante que sejam criadas praças adaptadas para cadeirantes em Porto Alegre. Tanto o estado quanto a prefeitura deveriam priorizar a acessibilidade em espaços públicos como esses”.

**Resposta 3:** “Começando melhorando as calçadas, melhorando a qualidade do transporte público com ônibus bons e novos, e criando praças com acessibilidade. Crianças com deficiência não brincam e muitas vezes não podem sair de casa”.

**Resposta 4:** “Melhorar os acessos, como as calçadas; aprimorar os horários dos ônibus; e oferecer mais treinamento para os profissionais do transporte”.

**Resposta 5:** “Melhorar as calçadas e garantir acessibilidade para cadeiras de rodas. Precisa melhorar tudo, a cidade está abandonada. Falta literalmente olhar para as pessoas com deficiência, sentir na pele suas dificuldades e limitações. Olha, seria ótimo fazer um levantamento e mapeamento das áreas que mais precisam. Há muitos lugares onde não seria tão custoso para o governo promover mudanças que melhorem a estrutura de ruas, calçadas e transporte”.

**Resposta 6:** “Tem tantas coisas que podem ser melhoradas. Melhorar calçadas, ruas, iluminação, segurança que não existe. Na rua onde eu moro, é impossível uma pessoa ser colocada em uma cadeira de rodas e sair”.

**Resposta 7:** “Tantas coisas precisam ser melhoradas. Melhorias na cidade em geral, não apenas nos bairros nobres, mas também nos mais pobres. É necessário melhorar os ônibus e a educação, além de ter pessoas capacitadas para atender os deficientes em todos os locais. A segurança é uma preocupação, pois não existe em nenhum local. As paradas precisam ser mais acessíveis”.

**Resposta 8:** “Poderia arrumar as calçadas, aumentar o número de rampas de acessibilidade nos comércios e tornar os ônibus um pouco mais baixos para atender às necessidades das pessoas com deficiência. Além disso, seria importante garantir que os elevadores dos ônibus funcionem corretamente”.

**Resposta 9:** “Criar um transporte assistencial para as pessoas com deficiência. No interior, existe esse tipo de serviço, mas aqui não tem nada. É difícil sair. Preferimos ficar em casa”.

**Resposta 10:** “Bah. Colocar mais ônibus, ter mais ônibus com espaço reservado para pessoas com cadeiras de rodas. Na verdade, o órgão público deveria disponibilizar ônibus com boa capacidade de atendimento de pessoas com necessidades especiais. Deveria existir um transporte escolar exclusivo para essas pessoas. Melhorar as calçadas, melhorar as ruas, fazer as rampas de acessibilidade nos lugares necessários, conferir e multar quem está estacionado indevidamente no espaço para cadeirante. As leis deveriam ser cumpridas e cobradas”.

**O que as pessoas poderiam fazer para que as pessoas com deficiência tenham melhores condições de se deslocar pela cidade?**

**Resposta 1:** “Se colocar no lugar da pessoa com deficiência. A principal coisa é ter empatia. As pessoas deveriam vivenciar a realidade das pessoas com deficiência para entender a importância das reivindicações pelos direitos dessas pessoas”.

**Resposta 2:** “Poderiam ao menos se colocar no lugar da pessoa com deficiência. As pessoas não se importam com os deficientes; elas pensam de maneira individualista, focadas em resolver seus próprios problemas sem pensar nos outros. Falta empatia”.

**Resposta 3:** “Enxergar o outro como ser humano. Arrumar as calçadas pensando nos cadeirantes que as utilizam, ser tolerante dentro do ônibus e respeitar e ter empatia com a pessoa com deficiência. As pessoas com deficiência não são diferentes; elas têm alguns impedimentos, mas são iguais. Muitas vezes, até os próprios parentes isolam as pessoas com deficiência, deixando de convidá-las para visitas e compartilhamentos”.

**Resposta 4:** “Em primeiro lugar, respeitar. Entender que as pessoas com deficiência são, antes de tudo, pessoas. Não basta apenas inserir as pessoas

com deficiência; é necessário incluí-las no ambiente, assegurando que a criança esteja socialmente incluída e participando ativamente. Respeitar as regras mínimas de convívio. Reconhecer que o deficiente enfrenta dificuldades. Ter um olhar diferenciado para o outro”.

**Resposta 5:** “As pessoas poderiam ter muito mais empatia, algo que hoje em dia é raro. Muito mais empatia com o próximo, o que engloba tudo o que as pessoas poderiam fazer na prática para ajudar, ser mais educadas, e dar preferência às pessoas com deficiência. A empatia abrangeria tudo isso”.

**Resposta 6:** “Educação e empatia são temas muito discutidos atualmente porque o que vivenciamos é um absurdo. Eu também não tinha essa percepção até meu filho chegar na minha vida. Existe muito desrespeito com o deficiente e com a família da pessoa com deficiência. As vagas especiais não são respeitadas; desisti de brigar e reclamar. É, sobretudo, uma questão de educação”.

**Resposta 7:** “As pessoas precisam desenvolver sua empatia. Há muito preconceito contra os deficientes e deboche com pessoas com deficiência. É difícil, trata-se de uma questão cultural”.

**Resposta 8:** “Organizar suas calçadas e respeitar os deficientes. Existe muito preconceito. As pessoas olham para minha neta com pena e questionam por que uma criança, que supostamente não tem capacidade de aprender, vai para a escola”.

**Resposta 9:** “Respeitar mais o deficiente. Respeito em primeiro lugar. As pessoas não respeitam. Olham para os nossos filhos como se tivessem uma doença contagiosa. Devem ter mais empatia, mais solidariedade, mais carinho, mais amor”.

**Resposta 10:** “Onde você deixa uma pessoa com deficiência sozinha, as pessoas começam a zombar, debochar, sem respeito. Ser amigo é uma coisa, debochar é outra. As pessoas deveriam respeitar mais. Meu filho é um garoto ingênuo, ele não consegue entender que estão sendo preconceituosos com ele”.